

UN BLUFF NAZI

AÑO I — Montevideo, Diciembre 22 de 1939 — N.o 27

Nuestra carátula condensa hoy las notas de la tragedia. Diversos aspectos del acorazado alemán y el momento en que las llamas hacen presa del mismo: En los ángulos, dos trabajos de un hábil dibujante inglés y el Capitán del "Spee" que se suicidó en Buenos Aires

MARCHA

Redactor Responsable:
J. C. ONETTI
Rincón 593

S. A. Tal. Gráf. "Sur",
J. C. Gómez, 1223

La Escuadra Inglesa Reina de los Mares



Viejos cruceros británicos de patrullaje. Ya sirvieron en la guerra anterior de 1914. escoltando navíos mercantes. Hoy retoman su misión preparándose continuamente para entrar en acción si un submarino acerca al convoy. Son vencedores del tiempo, y ya derrotaron a la muerte una vez. Hoy aceptan el segundo desafío.

Se me hizo el honor de permitirme que me asomase a la vida aculta de un submarino que estaba haciendo ejercicios entre salida y salida. Los submarinos son como los gatos, que nunca dicen con quién estuvieron anoche, y duermen lo más que pueden. Cuando se entra a un submarino *que no está en servicio, generalmente se ve una perspectiva* de hombres gordinflones escorzados tendidos en fila. Dicen que, excepto en ciertas ocasiones, es una vida más bien holgada, con lenidad de la ordenanza en lo relativo a fumar, para que el personal engorde. Es preciso tener nervios *bien acolchados. Muchos de los que sirven* en estos barcos no aparecen sobre cubierta durante todo un viaje. Y ¿por qué han de aparecer, si no quieren? Saben que en su departamento son responsables de la vida de sus compañeros, como sus compañeros lo son de la de *ellos.* ¿Para qué estar revoloteando de una parte a *otra? Mejor es proveerse* de revistas y cigarrillos.

Cuando salimos, había alguna molestia en el canalizo, y un neutral herido por una mina yacía de costado en uno de los bancos vecinos.

—*Tal vez haya más minas flotando* por aquí — me aventuré a decir.

—Ojalá que no — se me respondió consoladoramente. — Las minas son como la deidad china: o se topa con ellas, o no se topa. Y si se topa, no siempre revientan, sino que pasan raspando.

Y ¿qué regla se sigue en tal caso?

—Párense ambas hélices, y téngase esperanza.

Ibamos haciéndoles quites a varias embarcaciones en la bahía cuando se nos presentó por el costado una escuadrilla de rastreadores, a esa velocidada antieconómica que siempre resulta del abastecimiento ilimitado de carbón. Guiábalos un filibustero de aspecto hosco, de costados negros, armado con cañones de doce libras.

—¡Ah! Ese es el rey de los rastreadores — dijo alguien. — Y ¡qué aire tan altanero! ¡Abranle paso!

Todos estábamos juntos en la boca estrecha de la bahía.

—Ahí va mi hija menor; ¡mírenla! — dijo alguien canturreando al ver una bella cachucha de la armada que pasaba por un puente vecino.

Luego que el filibustero pase, nos iremos detrás. Van a ver al neutral, y luego irán a rastrear. Entre paréntesis, ¿no habéis oído contar lo que pasó con uno de los pasajeros del neutral? Lo recogió, por supuesto, un torpedero, y lo único que dijo fué: "En *otros veinticinco* viajes he sacado seguro, pero en éste no. ¡Mal haya la suerte!"



En alta mar, avanza el convoy de barcos mercantes escoltado por un navío de guerra, preparado para rechazar cualquier intento del enemigo. La adopción del sistema de *convoyes permite* mantener el comercio normal marítimo

Los rastreadores siguiendo resoplando hacia el neutral. Nuestro torpedero *se nos adelantó aceleradamente,* con ese aire arrogante y movimiento *acometedor, como de perro de caza,* que distingue a los barcos más nuevos, y siguió su rumbo. Un barco volandero en lastre, con mitad de la hélice afuera, forcejeaba penosamente en la opaca bruma.

—¡Dios mío, qué tiro! — exclamó alguien como con *envidia.*

Los que se hallaban sobre la pequeña cubierta clavaron los ojos en la silueta que avanzaba lentamente. Uno de ellos, con un cigarrillo detrás de la oreja, miró a uno de sus compañeros y sonrió maliciosamente.

Luego nos sumergimos; no como un submarino se sumerge con precipitación cuando se ve *amenazado* (a razón, según creo, de un pie por segundo), sino suavemente, al compás de una orquesta de sonidos apropiados, bramidos y resoplidos. Después de ciertas órdenes, que sólo el comandante da, reinaban la paz y el silencio.

—Estamos en el fondo. Topamos con él a los cincuenta pies... a los *cincuenta y dos* — dijo el comandante.

—Yo no lo sentí.

—Veamos otra vez. Fíjese en el tubo indicador, y verá que oscila un poquito.

LA MUERTE Y EL TORPEDERO

La manera más fácil de hallar una mina es tropezar de frente con ella, de preferencia a la oración, en un mar bravo; pues así la proa se mete como la hoja de un cuchillo entre los cuernos de detonación. Barcos hay que han gozado de este pasatiempo y aún viven. Había un torpedero (y

VISTA POR RUYARD KIPLING

puede haber habido otros de entonces acá) que salió salvo después de veinticuatro horas de vida comprimida a la mayor presión. Se le metió en la cabeza que por ahí debía de haber una batería de minas, y, dejando atrás a sus compañeros, se adelantó a reconocer. El tiempo estaba tranquilo, y el barco se deslizaba suavemente. A unas dos millas de distancia vió volar un buque escandinavo y logró salvar al patrón y a otros tripulantes; ¡mirando en otra dirección, vió volar a otro neutral, al cual no pudo llegar antes que todo se hubiese hundido; y, entre su curiosidad y sus esfuerzos de salvamento, se halló tan metido y enredado en el campo como un camello entre las cuerdas de la tienda. La proa de un torpedero *es muy aguda, y los costados muy rectos; por tanto,* el barco surca el agua sin agitarla mucho. Este barco no tenía la intención de surcar otra cosa que el agua. Sin embargo, de cuando en cuando oía una mina raspar, o chirriar, o retiñir (no pude determinar con exactitud la nota que produce, pero dicen que no es agradable) contra las planchas de la coraza. En *ocasiones cesaba el ruido durante* largo rato, *y el barco alimentaba* la esperanza de haber salido del peligro. Otras veces el ruido era constante. Cuando se creyeron salvos, el teniente y el subteniente dejaron su puesto para irse a tomar una taza de té. ("Recuerde usted que en aquel tiempo creíamos que una mina era cosa muy seria") No bien habían empezado a beber cuando oyeron otra vez el maldito ruido. Ambos pusieron la taza sobre la mesa con sumo cuidado, los meñiques extendidos, ("temíamos que volaran las tazas también"); subieron en puntillas a cubierta, donde hallaron al oficial del castillo, igualmente en puntillas, al cual preguntaron en tono severo lo qué pasaba.

—Siento decir, mi jefe, que ahí está otro de esos demoledores golpeándonos el costado. Ahora sí nos acabamos.

Todos aguardaron, mientras oían a la misma muerte clavando el ataúl para enterrarlos a todos puntos. Y he aquí que los objetos que golpeaban desaparecieron. Los jefes creyeron que sería cortés invitar al patrón a quien habían salvado, el cual estaba calentándose en una tarima bien envuelto en mantas,, a que viniese a cubierta y terminase su muerte al aire libre.

—No, gracias — dijo. La última vez que me volaron, estaba en mi mi tarima. Allá arriba hace mucho frío.
tarima, donde me hallaba muy cómodo. Ahora también prefiero estarme en

Al fin, y sin saber cómo ni cuándo, salieron del aprieto.

—Pues sí, señor. En ese tiempo todos creíamos que las minas eran mucha cosa. Lo que nos consuela es que a "Fritz" le parecerán mucha cosa cuando salga. A "Fritz" no le gustan las minas.

—Y ¿a quién le gustan? — pregunté.

Si usted hubiera estado aquí hace un rato, hubiera visto entrar a un comandante con una de ellas colgando de la bovedilla de su barco. Traía la maldita alimaña para hacerla analizar. El resto de su escuadrilla le seguía a intervalos de dos nudos, y todo bicho de la bahía que tenía vapor listo se desparramó.

El Fin del Pirata

El "Koenigsberg", barco corsario alemán, ha logrado escapar *hasta ahora a todas las celadas* del Almirantazgo inglés Acaba de hundir al "Pegasus", originando una catástrofe de proporciones, un día de duelo para las fuerzas aliadas.

Estamos en 1915. Domingo 11 de Julio. Desde el día anterior, la flota que comanda el almirante King-Hall ha establecido contacto con el corsario. El almirante da sus órdenes: sus dos barcos, el "Severn" y el "Mersey" no podrán disparar simultáneamente. El "Severn" es encargado de abrir el fuego.

Se empezará el combate a mediodía, hora impuesta por la marea.

Imaginemos que vamos a tripular el avión de reconocimiento: Cull, piloto; Arnold, observador.

11 y 30. Todo va bien. El aparato responde a maravilla. Cull y Arnold están llenos de entusiasmo, cómodos y resueltos en sus vestimentas color kaki. El avión despega y vuela serenamente sobre el *inmenso* estuario. La formidable evaporación del océano y el sol deslumbrante, deforman fantásticamente la visión.

11 y 35: "Nuestros cruceros abren el fuego"! grita el observador junto a la oreja *del piloto.*

Cull pica hacia el delta donde el "Koenigsberg" espera, como un recorte pegado sobre el agua y del cual surgen como delgados hilos las cuatro enormes cadenas de amarre. En largos círculos que tienen como centro al crucero enemigo, el avión evoluciona. Arnold prepara el aparato de telegrafía para ponerse en contacto con sus barcos.

Los aviadores distinguen ahora a los *cruceros* "Weymouth" y Pyramus", trazos largos y delgados que prolonga la estela *espumante.* Escupen pequeños golpes de fuego seguidos de nubes blancas. Por su parte, el "Marsey" y el "Severn" se acercan al enemigo. Alrededor del primero el agua comienza a ser picoteada por trazos fugitivos, golpes de obús que envía el "Koenigsberg". Bombardeo previsto, deseado Mientras tanto, el "Severn" podrá tomar posiciones para la batalla... Pero el alemán comprende y dirige su fuego hacia el "Severn", que debe hacer dos kilómetros entre obuses. Todos caen terriblemente cerca. Un proyectil destroza el plano superior del avión. No tiene importancia. *Se conserva* el equilibrio.

12 y 30. Dos fogonazos sobre el "Severn". Arnold cuenta quince segundos y busca los puntos de caída. *Nada.* Mensaje lacónico.

—No he visto nada.

Otra salva.

—No he visto nada. Tiros excesivamente largos o cortos, fuera del campo de visual. Varias veces sucede lo mismo. Ahora el avión se ha convertido en el centro de una nube de humo: los alemanes afinan la puntería. El "Severn" vuelve a disparar; al *mismo* tiempo, el fuselaje del avión es terriblemente sacudido. El motor comienza a ceder.

Pero no importa: Arnold acaba de distinguir el punto de caída de los proyectiles ingleses y trasmite *las indicaciones del caso* a los artilleros. El avión comienza a descender, perdiendo velocidad. El *río,* la costa, el barco alemán, todo parece acercarse vertiginosamente al avión. Arnold observa siempre; *Cull comprueba* con asombro que no están más que a 600 metros de altura y que el enemigo no dispara sobre ellos. Una nueva salva del "Severn", *muy cerca* del blanco Pero el avión va cayendo, siempre, poco a *poco...*

—H. T. —grita Arnold.

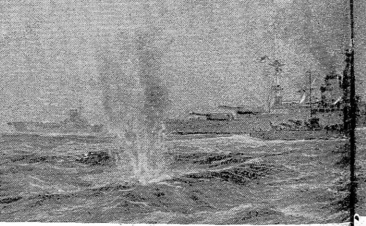
Lo que significa "tocado". Alcanzado por las descargas del "Severn", el "Koenigsberg" comienza a ser *rodeado por mil lenguas de fuego que* asoman por sus junturas. El barco parece un navío de plomo que se estuviera fundiendo en un horno colosal. Sus líneas precisas se deforman, se doblan resbalan... La hélice del avión salta destrozada. Caída rápida, planchazo brutal del aparato en el agua.

1 y 52. Una detonación enorme desgarra la atmósfera El "Koenigsberg" no es más que una masa sin forma que arde .. Una nueva explosión y *el barco comienza a* hundirse, *recto,* con el pabellón en lo alto. Pero el agua allí es poco profunda y el *crucero no* se hunde del todo. 25 salvas del "Mersey" rematan al corsario. Todo queda deshecho.

14 y 30. El almirante King-Hall ordena el regreso.

El "Koenigsberg" se creía inhallable, inexpugnable.
Se necesitaron dos meses y tres cruceros para descubrirlo; se necesitaron nueve meses y toda una escuadra para lograr el éxito. Pero poco importa el tiempo, Poco importa la dificultad. Sobre los mares, Gran Bretaña es lo bastante fuerte como para tener paciencia. Termina *siempre* por triunfar.

PAUL CHACK



LA BATALLA DE JUTLANDIA

En su aspecto científico las circunstancias de la batalla de *Jutlandia serán siempre* de un interés absorbente *para todos* los técnicos y marinos, y en su aspecto táctico han originado ya controversias que no llevan traza de solucionarse. En su aspecto práctico ambas naciones se adjudicaron la victoria, pero ninguna de ellas pudo, dentro de los límites inmediatos de la lucha, mantener esta pretensión, más que fiándose en los datos propios y negando los informes análogos del enemigo.

Sin embargo, ciertas cosas son evidentemente claras. Primeramente, *nos encontramos aquí,* no con una batalla de *Salamis* o de Trafalgar sino con un encuentro indeciso o, para ser más exactos, con tres encuentros indecisos, en cada uno de los cuales una de las partes huía siempre de la otra, debido a la inferioridad numérica y teniendo como objetivo la fuga más bien que la destrucción inmediata del enemigo. Hipper huyó de Beatty; Beatty huyó de Scheer cuando el comandante alemán unió el grueso de su escuadra a la de *su subordinado;* y Scheer huyó de Jellicoe *cuando* éste llegó al lugar de la batalla.

En cada uno de los casos el fugitivo se escapó no solamente de la destrucción total, sino de daños vitales. La *flota alemana* no fué destruída a pesar de las heridas que recibiera, y ni Beatty ni Jellicoe sufrieron pérdidas que aniquilaran en el menor grado sus *flotas de batalla y de cruceros.* Las pérdidas *británicas* fueron serias, pero francamente admitidas. ¿Cuáles fueron las de los alemanes? Están todavía por saberse. Pero aún admitiendo lo manifestado por ellos, fueron lo suficientemente considerables para constituir cuando menos una gran pérdida proporcionada a la relativa fuerza de las dos escuadras.

Finalmente, la flota alemana pudo escapar al empeñarse el grueso de la batalla por razón de lo avanzado de la hora y de la "escasez de la visibilidad" que impidieron que aquella continuara. La mañana del 31 de mayo había sido clara, pero la tarde fué nebulosa. En la tercera y última fase de la batalla, Jellicoe se *había interpuesto entre los alemanes y sus bases,* con *su flota* inmensamente superior y si él hubiera podido cosechar los beneficios de esta superioridad y de su posición ventajosa, es indudable que el resultado hubiera sido un nuevo Trafalgar. Pero la escasez de visibilidad y la noche *privaron a Jellicoe de esta recompensa.* La flota alemana escapó amparada por la bruma y por las sombras de la noche; y cuando llegó la mañana no se la pudo encontrar. Con excepción de un zeppelín que voló por encima de la flota británica y *atrajo un breve tiroteo, no pudo encontrarse ninguna* nave alemana ni en el mar ni en los aires el día primero de junio, y Jellicoe volvió a alejarse hacia su base en Escocia, para hacer reparar los buques averiados hallándose a los pocos días dispuesto para reanudar su vigilancia acostumbrada en *el mar* del Norte, sin que la batalla que acababa de librarse afectase para nada sus métodos ni su estrategia y continuando además en posesión de la inmensa e indiscutible superioridad que tenía desde el primer momento.

He aquí, en breve espacio, la historia de la batalla de Jutlandia, historia que se completa con la información de las pérdidas de ambos combatientes. Las pérdidas británicas se anunciaron inmediatamente y nunca se han suscitado dudas sobre *ellas* salvo *en* ridículas informaciones de procedencia alemana. En cuanto al informe alemán, por el contrario, en su primera forma era absolutamente falso como lo admite la confesión oficial posterior de los mismos alemanes ,alegando que la falsificación se debió a "razones estratégicas". Aun corregido, está muy por debajo de los cálculos de los oficiales ingleses que tomaron parte en la batalla, pero así y todo nada hay en él que justifique la pretensión de una victoria alemana o de que se hubiesen alterado de modo ostensible las fuerzas comparativas de ambos combatientes.

Corsario



UN DRAMA DE ESPIONAJE EN LA AMERICA DEL SUR

EL BAR DE SAN MIGUEL

—No me importa. Vamos! vete...

El mecánico jefe, que fumaba su pipa, con sus ropas engrasadas apoyando tranquilamente la espalda en un bote, intervino.

—Diga comandante... yo necesito a este hombre... Se podría quizás arreglar... Hay escasez en los pañoles. Mateo... ¿se acuerda de Mateo, comandante?

—¿Mateo? ¿Acaso yo conozco vuestros negros? Mateo... ¿qué ha hecho Mateo?

—Vd. sabe que hace tres semanas desembarcó un hombre en Magallanes.

—Ah! Ese era Mateo!... ¿Y después?

—¿Después? Y bien, Mateo no ha sido reemplazado, comandante.

Y sin esperar la respuesta del comandante, el mecánico jefe preguntó a Legrix:

—¿Eres capaz de palear carbón?

—¡Ya lo creo! dijo Legrix.

El capitán lo miró.

—Pero obsérvelo, con su cabeza de alcohólico... Sin pulmones, sin brazos... No tendrá golpe... Apostaría cien francos contra una manzana a que se

—Yo men encargaré de hacerlo cumplir, dijo el me_
le da de baja a su llegada a Francia.

—Yo me encargaré de hacerlo cumplir, dijo el mecánico jefe.

—Probadme, dijo humildemente Legrix. Yo haré el trabajo. Si no lo hago, desembarcadme en la primera escala.

—¿Desembarcarte? Tirarte al agua como un montón de basura, querrás decir... como un pescado podrido. Anda, dale tu nombre al segundo. Y ¡atención! Se te conoce, a ti y a tus iguales! No tendrás un centavo de anticipo. Mañana por la mañana habría que recorrer toda la ciudad para recoger un cerdo repleto. Mañana, sí... Te embarcas mañana a las nueve en punto. Si no estás a bordo a la hora tendrás noticias mías

El segundo, que a bordo de aquel barco económico atendía a todo, al armamento, al comisariado, consintió, renegando, en soltar cinco pesos bajo el pretexto que le dió Legrix de que tenía que comprar una tricota.

Legrix trató sin éxito de obtener más. Tenía la idea fija de pasar la noche con Hertha antes de partir.

Esperaba satisfacer en la última noche el violento deseo que tenía de ella. En vano. El segundo se encargó de disipar su ilusión.

—¡Cinco pesos! Eso te basta, dijo el segundo. Te conozco... Ustedes son todos iguales... Yo no caigo en esa historia de la tricota... Yo sé bien que no la comprarás. Irás a tirar tu bordada, he ahí la cosa... Tienes ganas de beber... Y bien, un consejo! No olvides que aquí yo soy capitán de armamento. Si no estás aquí mañana a las nueve te hago recoger por los "brassé - carré".

El segundo era un viejo veterano. Había navegado antes en los grandes veleros de tres palos y hablaba su argot. Legrix no conocía ese argot, pero comprendió sin dificultad que los "brassé - carré", era la gendarmería.

Con los cinco pesos en el bolsillo Legrix tomó el camino del bar. Debía dos pesos a su huéspeda. Pero, puesto que partía ¿a qué pagar sus deudas? Por otra parte, dejaba en manos de su huéspeda una valija de cartón pasta que no cerraba, un par de zapatillas agujereadas y una camisa raída. Que se cobrara sobre eso.

Su decisión estaba tomada. Iría al bar por última vez. Llevaría a su compañero el Belga. Beberían ambos los cinco pesos. Y puesto que no podía tener a Hertha, simularía no verla.

"Sí, se di, me le mostraré desdeñoso. Ella verá si yo soy un hombre".

El pensamiento de ser pronto soldado lo inflaba. San Miguel no sería en breve más que un recuerdo. Hertha, como tantas otras figuras un instante entrevistas y desaparecidas en el olvido, se borraría poco a poco.

El Belga sabía de su trabajo. La idea de la guerra lo trabajaba también, aunque él fuese un hombre pacífico y el suyo un país neutral. Silbaba "La Brabanzona" y ensanchaba el pecho.

Vió a Legrix y le gritó:

—¿Y?...

—Me embarco mañana.

—¡Está bueno! ¿Has sabido hacerte pagar la prima por una vez?

—¡No! No hubo nada que hacer. Saben ser amarretes. Todo lo que he podido sacarles es cinco pesos a cuenta. Los vamos a beber.

—¿Beberlos? Eso, es claro.

Deambularon por las calles miserables de los alrededores del puerto. Sobre los marcos de las puertas, mestizas chilenas vestidas con chales chillones y sucios, los miraban pasar con aire indiferente. Hedía a sudor y a pescado podrido. En las basuras, los perros se disputaban desperdicios malolientes.

El bar estaba oscuro y casi desierto.

En un rincón, Hertha estaba sentada en una mesa con un hombre. Involuntariamente Legrix bizqueó del lado de la pieza. El hombre debía formar parte de la tripulación alemana aunque Legrix no recordaba su rostro. Debía formar parte de otro turno. ¡Un oficial! Sobre una silla rodaba una gorra chata, galonada, de oros empañados. Su cara era enérgica.

Legrix, celoso en el fondo, afectó arrogancia. Adoptó un andar contorneante para dirigirse al mostrador.

—¿Qué tomas? dijo al Belga. Es mi vuelta.

El patrón, que sabía a Legrix sin fondos, dejó de lavar sus vasos para mirarlo con un aire irónico.

—El crédito está muerto, tú lo sabes, dijo.

—Sí, sabido... Mala Paga lo ha muerto... ¿Y de ahí?

—¿De ahí? Eso quiere decir: ¿tienes con qué pagar?

Legrix midió al patrón con la mirada, lanzó al aire su moneda de cinco pesos y la recogió en la palma de la mano:

—Cara, dijo. Tras! ¡Tendrás suerte! Esos vasos ¿vienen?

El patrón colocó los vasos sobre el mostrador.

—¿Dinero? ¿Un martes? ¿Dónde lo has robado?

—¿Robado? ¡Repite eso un poco! te aplasto como una chinche.

—¡Santa madre! dijo el hombre. Lo que yo decía era una broma. Ante todo, que si uno fuese a preocuparse de la procedencia del dinero de los clientes, las personas honradas como yo tendrían que cerrar su negocio.

Por
Mauricio Constantin - Weyer

—*Las personas honradas como tú*, su verdadero lugar está en el presidio, hijo.

—¡No, pues!— Es bastante atrevido.

—Es posible.

Legrix levantó su vaso.

—Es el trago de despedida. A la alegría de nunca más poner las patas en este lugar.

El patrón lo miró.

—¿No digas?

—¡Ya lo creo!

Vació su vaso.

El patrón alzó los hombros.

—Tal vez has recibido una herencia para pagarte el pasaje... ¿Después de *todo*, señor millonario, viaja en avión?

—El señor se ha hecho marinero, dijo Legrix.

—¡No! ¡fuera de bromas!

—Sí, pedazo de nuez. Embarco mañana en el **VILLE De - ROUEN.**

El desconocido que bebía con Hertha dió vuelta la cabeza y miró a Legrix. Sus miradas se cruzaron un instante.

—He aquí uno que toma mi foto, dijo Legrix.

Pero el desconocido no respondió. Se inclinó hacia la mujer y le habló bajo al oído. Hertha escuchaba y respondía. "JA WOHL! JA WOHL!". El hombre llamó al patrón, arregló, y tiró a Hertha dos billetes de banco antes de partir.

Apenas hubo salido, Hertha puso los billetes en su media. Se levantó y vino hacia Legrix. El francés afectó no verla. Le dió vuelta ostensiblemente la espalda. Sin despecharse, Hertha apoyó su hombro contra el de Legrix.

—Tú partes, dice ella, y eso es todo lo que encuentras para decirme. Yo creía a los franceses más gentiles.

Legrix hizo como que no oía y continuó su conversación con el Belga.

—¡*Sí, mi viejo! Tendré un uniforme kaki.* Un bello uniforme kaki con polainas en banda. Parece que se da permisos... Allá hay pollas... no remilgadas como aquí.

—Veamos, dijo Hertha. Tú no vas a irte sin trincar conmigo.

—...y, continuó Legrix, como si no hubiese oído, la bolsa llena. Nada de escalar los bolsillos para encontrar raeduras, mitad polvo, mitad, restos de lana.

Hertha se apoyó más pesadamente sobre él.

Legrix le dió un golpe en el hombro.

—Si es para tenerme caliente, señora, mi cuero me basta. Gracias, no tengo frío.

Hertha adoptó un tono lagrimeante.

—Veamos, dijo, no estés enojado. He cometido errores contigo, Legrix... Lo reconozco... no debí hacerte marchar... Te vas... Olvidemos todo ésto. *Comprendo ahora que te amo... Sí, ¿es cierto que* vas a ser soldado? ¡Un bello soldado, un héroe! ¡Qué bello!...

Ablandado por los halagos, Legrix se suavizó. Se volvió hacia ella.

Hertha continuó:

—¿No rehuirás beber un vaso conmigo? Yo pago.

Hizo sonar una pieza sobre el mostrador.

—Es mi vuelta, dijo.

Trincaron.

Apenas Legrix hubo llevado el vaso a sus labios, Hertha le detuvo el brazo.

—Cambiemos de vaso, ¿quieres?... dijo. Conocerás mi pensamiento... Yo quiero conocer el tuyo

Legrix alzó los hombros, pero obedeció.

Bebieron.

—¡Y bien! dijo el Belga, si tú conoces el pensamiento de Legrix por haber bebido en su vaso, dinos que es lo que piensa.

Hertha dirigió una ojeada a Legrix.

—Piensa en mí, dijo Hertha... Piensa que soy una mujer demasiado onerosa para él... Pero quizás se engaña. Piensa que me ama.. Piensa que yo no lo amo... *Pero quizás se engaña también.*

—Tonterías, dijo Legrix.

Hertha le pasó la mano por la mejilla.

—Vamos, dijo... No pongas mala cara. ¿Es cierto? ¿O no es cierto? Confiesa.

—Sí, apoyó el Belga con una risotada... Confiesa, confiesa que es cierto.

—Me hacéis reir los dos. Ante todo, en lo que a ti respecta, dijo Legrix al Belga, no es grasa de tus gallinas... Bebe lo tuyo y déjanos en paz.

(Continuará).

MARCHA
TODA LA SEMANA EN UN DIA

Semanario de la Editorial Acción S. A. — Rincón 593. Ap. 1º, Montevideo. — Teléfono: 8-88 91 — Precio del ejemplar: $ 0.05. — Suscripción anual: $ 3.00; semestral: $ 1.50. — Administrador-Contador: Manuel Romero.

Año I. — Montevideo, Diciembre 22 de 1939 — Núm. 28

ERRORES Y MISTERIOS

Los hechos han pasado ante nuestros ojos dramática, espectacularmente, y sin embargo, persisten aún y quien sabe por cuanto tiempo, persistirán, el misterio y las interrogantes.

No hemos encontrado en los pocos documentos oficiales publicados, explicación a porque el barco alemán buscó refugio en Montevideo.

Si, de acuerdo con lo que el propio Comandante Langsdorff, dijo, la potencialidad ofensiva y defensiva del Almiral Graf Speed, no había sufrido mengua; si tampoco carecía de combustible, al punto de que el mismo comandante afirmó que podía retornar a España; si sus condiciones de navegabilidad, aún con desperfectos, le permitieron entrar a toda máquina a nuestro puerto; si *por último, es evidente*, que el Exeter quedó desmantelado y que los otros dos barcos eran muy inferiores al alemán, ¿por qué entonces — discúlpese esta pregunta hecha por un profano en el arte naval — no se continuó la batalla?

El Comandante Langsdoff, al refugiarse en el puerto de Montevideo, secularmente contraloreado por la flota británica, no podía ignorar, ni las Convenciones que después invocó en su carta, ni la suerte que le estaba reservada a su barco. Y que se le dieran los tres días que se le concedieron, o que se le dieran los quince que solicitó, eso no modificaba su situación. Por el contrario parece admisible creer que cuanto más tiempo demorara la salida, más dificultades tenía que encontrar, por los inevitables refuerzos que sus perseguidores recibirían.

¿Por qué entonces — volvemos a preguntar escudándonos en nuestra ignorancia — no se continuó la batalla hasta el final?

¿Por el deseo de salvar al barco?

Los hechos posteriores demostraron que ese no podía ser el propósito.

¿Por el deseo de salvar vidas? Se dirá que es muy facil escribir o filosofar sobre el punto; pero que en cambio, resulta dificil morir. Sin duda; pero no se negará que ese humanitarismo es, en guerra, por lo menos, singularmente extraño. No creemos que una flota o un ejército, que persiga esa finalidad, pueda ir muy lejos. La guerra es la guerra y se va a ella — como decía Perogrullo — para morir o matar. Lo demás es literatura y no siempre de buen gusto.

¿Por el deseo de no dar al contrario la posibilidad de una vic*toria total? No creemos que los ingleses, gente práctica y tenaces* sin dejar de ser también heroicos, se sientan muy afectados, porque en lugar de hundir con sus cañones al enemigo, éste se hunda por sus propios medios.

Nos inclinamos, con profundo respeto ante la muerte del capitán Langsdorff; pero repetimos, que no comprendemos porque su barco abandonó el combate, para poner proa a un puerto, donde le esperaba, irremisiblemente, o la internación o la prosecución del combate en condiciones aún más desfavorables. La flota nazi, aunque podríamos decir la alemana, no encontrará en la batalla de Punta del Este, un episodio a rememorar.

✤ ✤ ✤

A pocos meses de la Conferencia de Panamá, los hechos han mostrado irrefutablemente, la ridiculez de sus resoluciones. Estos países de South América, suelen firmar llevados y traídos en el negajoso merengue del panamericanismo las resoluciones que a Estados Unidos, conviene. El Dr. Manini, de vuelta de la Conferencia, llamaba a la fijación de la zona de seguridad, innovación audaz. Algo más que audaz. La fijación de esa zona, puede ser efectiva y seria, cuando quien la defiende es un país, como Estados *Unidos*, con su flota y sus recursos. Pero en el caso de los países y paisitos de este *continente, débiles y semi coloniales, ¿de qué sirve* la tal zona? Para que los beligerantes, se burlen de ella, de nuestra firma y de nuestros altisonantes discursos.

¿Por qué firmamos entonces lo que sabíamos que no podíamos sostener?

¿Por qué nos propusimos defender lo que debíamos tener conciencia de que no podíamos defender?

¿Para hacerle el gusto a Estados Unidos que quería darle a una decisión de carácter unilateral, las caracterísitcas de una convención continental o para librarle a ese gran país, el patrullaje y defensa de nuestras costas?

✤ ✤ ✤

Pero no solo no hemos podido defender la zona de seguridad de Panamá, sino que, al parecer, *ni siquiera* el límite jurisdiccional de las tres millas. Los speakers de radio, en sus patéticos comentarios y la *prensa*, ya han puesto el problema al alcance de todos. Para Inglaterra y los demás beligerantes, nuestra soberanía se extiende hasta tres millas de la costa. Para la Argentina y nosotros, nuestras soberanías se extienden sobre todo el río. Cuando decimos para la Argentina y nosotros, no hablamos con exactitud, por otra parte, porque sabido, es también, que la Argentina reivindicó la parte del león sobre esas aguas y que el espinoso problema aún espera solución. Es otro de los tantos problemas fundamentales que esperamos resolver metiendo la cabeza abajo de la almohada, donde dormimos nuestra siesta.

Pues bien; pero resultaría que aún aplicado el criterio de Inglaterra, que por algo intervino en la Convención de Paz de 1828, aun aplicando ese criterio, que nos reconoce tres millas de extensión jurisdiccional en el Río de la Plata, aún así, el combate de Punta del Este, habría tenido lugar en zona que toca a nuestra soberanía. ¿Qué hemos hecho para evitarlo? ¿Qué medidas adoptamos para castigar o repeler la intromisión?

✤ ✤ ✤

De igual manera, los barcos ingleses que estaban a la espera del Graf Sped, después que éste se refugió en Montevideo, se hallaban si no dentro de las tres millas, en aguas que son nuestras, de acuerdo con nuestra tesis reiterada. ¿Qué hicimos para evitarlo?

También en aguas jurisdiccionales nuestras, el Graf Speed, fué incendiado y hundido. ¿Cómo entonces permitimos que los marinos, los oficiales y el comandante del buque incendiado, siguieran viaje a Buenos Aires? ¿Cómo entonces permitimos, que *en torno al Graf Speed* montaran guardia los avisos de la Argentina y que en barcos argentinos, esos *tripulantes* partieran para ser internados en este país?

✤ ✤ ✤

Los problemas que los trágicos días finales del Graf Speed, crearon, están así todos o en parte fundamental, en pie. Como ocurre siempre. Siempre que los hechos nos golpean, siempre que tenemos que abrir los ojos a la realidad, siempre que el paso de los acontecimientos nos saca de nuestras minúsculas disputas, de nuestro conformismo y de nuestra indiferencia satisfecha y egoista, siempre que nos vemos obligados a interrumpir la siesta y a extraer la cabeza de abajo de la almohada.

"*Con palabras no se mantienen los Estados*". A poco que se medite sobre nuestra situación, se vuelve al conflicto esencial que desde los tiempos de la independencia nos domina: aspirar a ser un país y no tener las posibilidades de serlo.

Pero la noche buena que viene y se va, según reza la canción del pueblo, está cerca y no es cosa de lanzarse ahora, a profundas elucubraciones. Sigamos durmiendo la siesta, mientras quedan anotados los reiterados errores de nuestra Cancillería, que no obstante podría esgrimir en su defensa la sentencia de Pascal: suyo era el derecho; pero carecía de la fuerza.

ENTRE EL INTENDENTE Y LA JUNTA

El lago está en calma; pero ¿quién puede decir que la tempestad no anida en sus aguas?

Intendente y Junta de Montevideo, como todos sabemos se han tirado los trastos a la cabeza, a propósito de la confección del presupuesto municipal. ¿Qué facultades tienen uno y otro? Sin quitar ni poner rey, nosotros que por razones de oficio, tenemos la triste obligación de leer constitución y leyes del marzismo, entendemos que tal vez sea útil, sin dejar de ser divertido, resumir las disposiciones que rigen en la materia.

✤ ✤ ✤

PREPARACION. — La preparación del presupuesto, corresponde al Intendente, quien debe remitirlo anualmente, a la Junta, para su estudio y sanción.

INTERVENCION DE LA JUNTA. — La Junta sin embargo tiene sus facultades limitadas. Sólo puede modificar el proyecto emanado de la Intendencia "para aumentar los recursos o disminuir los gastos, no pudiendo prestar aprobación a ningún proyecto que signifique deficit, ni crear empleos por su iniciativa".

Pero hay más. La Junta está obligada, PREVIAMENTE a la sanción del presupuesto, a recabar informes del Tribunal de cuentas y, nótese bien, en ningún caso, podrá introducir modificaciones CON POSTERIORIDAD AL INFORME DEL TRIBUNAL.

✤ ✤ ✤

CONFLICTO CON EL TRIBUNAL. — Pero claro, la Junta puede resistirse a aceptar las observaciones del Tribunal, que sólo, por otra parte, puede observar por error en el cálculo de los recursos, omisión de obligaciones o violación en disposiciones constitucionales o legales.

¿Qué pasa si la Junta no acepta las observaciones? Pasa el Presupuesto a la Asamblea General, para que ésta, en reunión de ambas Cámaras resuelva las DISCREPANCIAS dentro de los cuarenta días. Nuevo problema. ¿Si la Asamblea no se expide en el plazo? El texto dice, simplemente, que "el presupuesto, se tendrá por sancionado" ¿Cuál presupuesto? No se expresa; pero hay quienes entienden que el sancionado por la Junta.

✤ ✤ ✤

CONFLICTO CON EL INTENDENTE. — ¿Y si el Intendente no está de acuerdo con las modificaciones de la Junta, o con las del Tribunal aceptada por ésta?

Hay que atender a lo que dice el artículo 245. Para que el Presupuesto entre en vigencia debe ser promulgado por el Intendente. Este puede observar todos los decretos y resoluciones de la Junta. Puede, en consecuencia, vetar el presupuesto, y éste sólo entrará en vigencia si la Junta insiste por DOS TERCIOS DE VOTOS. ¿Si no consigue esos dos tercios? Si no los consigue, nos quedamos sin presupuesto, lo que tal vez no deje de ser una suerte.

En un solo caso, el Intendente está obligado a promulgar el presupuesto, aunque no esté de acuerdo con él. Cuando el Presupuesto, ha llegado a la Asamblea General por el trámite antes referenciado.

✤ ✤ ✤

Con esto y un bizcocho, basta por hoy, que el galimatías es bastante duro de roer.

Dibujo de Julio E. Suàrez

EL CUENTO DE LA PALOMA EN EL ESTADIO



GUANI. - 26 países, 38 millones de kilómetros cuadrados, una bárbara cantidad de puertos en el Atlántico y el Pacífico... y justo había de tocarme a mi este asuntito!!!

El Coloso Con Los Pies de Barro

Lo que está sucediendo en Finlandia, parecería darle la razón a los que desde hace mucho tiempo, sostienen que el ejército ruso carece de verdadero poder ofensivo. Darle la razón a tales comentaristas y demostrar además, que la historia se repite, porque es viejo ya, —Marx, por ejemplo insistió muchas veces en ello— que la grande Rusia es un país inconquistable —recuérdese a Napoleón y a los aliados de 1919— pero incapaz, por su desorganización por su atraso, de ser una fuerza conquistadora efectiva.

En la actualidad, cabría pensar que la desorganización es mayor que en otras épocas, por causas recientes y por todos conocidas: la brutal y sangrienta "depuración" que en 1937, dejó al ejército sin sus mejores jefes y la intromisión constante de la política en la organización de las fuerzas por intermedio de los llamados comisarios políticos.

Para los olvidadizos, vendría a ser ésta otra de las profundas lecciones de esta guerra sui genesis que estamos padetria del proletariado internaciendo. El mito de Rusia, pacional se ha venido abajo. Rusia es una potencia más, atenta a su interés propio y a sus designios nacionales que son hoy los mismos que en la época de los zares. La política internacional decía Napoleón, que sin duda algo sabía, y lo repetía estos días Mussolini, que, sin duda, también algo sabe, está determinada por la geografía.

Pero además, Rusia, sigue siendo la misma Rusia de siempre, con su misticismo, su nihilismo, su caos y su ignorancia. Un coloso con pies de barro. Y ya que en citas andamos, talvez no esté mal recordar que Vandervelde en presencia de la experiencia rusa y de la experiencia italiana, que afirmaba que no se cambia lo entrañable y esencial de un pueblo, ni en un año ni en diez.

Los hombres que vivimos poco solemos medir los acontecimientos de acuerdo con nuestra noción tan limitada y fugaz del tiempo. Lo que no importa negar, ni mucho menos, que por encima de los hombres efímeros, sus hechos se encadenen para construir mundos nuevos.

EL PROBLEMA DE SECUNDARIA

Cuando el régimen de Marzo se instauró en el país, trató por todos los medios de reducir la Universidad a sus designios políticos. No pudo lograrlo plenamente. La Enseñanza Superior —autoridades, profesores, estudiantes— le opuso en todo instante una barrera infranqueable. Se desquitó entonces segregándole, para mediatizarla, una de las partes más ricas de su patrimonio: la Enseñanza Secundaria.

Al cabo de tres años ahí están los resultados. Bajo el régimen presidido por Eduardo Salterain de Herrera, la institución ha debido pasar por un lamentable período. En el orden pedagógico la notoria infiltración de un espíritu reaccionario en ciertos aspectos de la enseñanza. En materia de provisión de puestos, una política vergonzosa de acomodos en gran escala con fines electorales.

La renovación próxima de sus autoridades ha dado lugar a gravísimas revelaciones que muestran toda la hondura del problema.

Desde hace muchos años la Enseñanza Media viene soportando una crisis interna de carácter pedagógico. Por gracia del régimen de Marzo se le ha venido a sumar ahora una crisis de orden político. Bajo el peso de ambas, la cuestión de Secundaria, por los delicados intereses culturales que afecta, se ha convertido, sin exageración, en una de las más serias que presenta el país.

No creemos que sea posible darle una solución de fondo mientras no haya un verdadero saneamiento político en el plano nacional. Por otra parte esa solución no podrá nunca ser realizada en un día ni por medio de un decreto. Ella reclamará una obra lenta y delicada que deberá tener por base fundamental la dignificación, docente y económica, del profesorado.

Pero entretanto, mientras la solución de fondo no venga— ¡cuándo vendrán las soluciones de fondo para los problemas del país!— es urgente excluir la política, o por mejor decir, la politiquería, de la Enseñanza Secundaria. Devolver a ésta el gobierno autónomo de sí misma. Ponerla en mano de los elementos auténticamente universitarios.

Eduardo Salterain de Herrera, instrumento principal de la escandalosa situación presente, aspira a ser reelecto en la Dirección General del Instituto. Si tal sucediera, quedaría consagrada la perpetuación sin frenos de esa situación. Es necesario, pues, cerrarle el paso. Eso es lo que espera el país del cuerpo de profesores secundarios.

En la Suprema Corte de Justicia

Hace semanas y semanas que está planteada la integración de la Suprema Corte de Justicia. Aun no se ha resuelto, porque los legisladores, los legisladores señores, de esta bendita República de III no se han puesto de acuerdo.

Ya se han explicado los motivos de la discrepancia. Reunida la bancada colorada, un grupo planteó como cuestión previa que se decidiera si el candidato debía ser colorado o no. Se decidió que fuera colorado. Llega el momento de la votación, 19 de los concurrentes al acto votan por el Dr. Cibils Larravide; otros 19, por el Dr. Llovet.

Los votantes del Dr. Llovet adujeron que el Dr. Cibils no era colorado y que por consiguiente, los votos a su favor carecían de valor. En consecuencia, estaba electo el Dr. Llovet.

Y aquí ardió Troya. Tanto fué el incendio que se hizo necesario suspender el acto.

Bellas costumbres, sin duda. Pero lo peor, además de manoseo de la justicia y sus integrantes que estos hechos traen consigo, es que todos estas demoras se reflejan en la marcha total de los juicios.

La justicia entre nosotros, que ya no es ni rápida ni barata, se hace menos rápida, porque todos los jueces, como es lógico están a la espera de los nombramientos que una integración de esa índole provoca y el trámite se paraliza y las sentencias se hacen esperar.

Del Señor Andrés Martínez Trueba

FRENTE A LA LEY DE LEMAS

Es aventurado aconsejar lo que ha de hacer un partido político, sobre todo en estos momentos sin conocer exactamente su situación interna.

En materia de organización, creo que cada partido debe resolverla como entienda que le dará más eficiencia en la lucha contra el régimen de Marzo y su sucesor.

Mi opinión sobre la ley de lemas, ya la conoce MARCHA, creo que no debe mantenerse como está. Pero es para temblar cada vez que el oficialismo pone las manos sobre la legislación electoral.

Con un sub-lema dentro del lema tradicional o con lema distinto, para mí lo fundamental es, que el partido conserve la independencia indispensable para decidirse como lo crea mejor, sin subordinación a ninguna otra autoridad política.

Quizás el correctivo para los absurdos y peligros de la ley de lemas y su interpretación interesada estuviera en la formación de una Corte Electoral en que los fallos fueran decididos por ciudadanos neutrales —verdaderamente neutrales, entre el oficialismo y la oposición, no entre los bandos del oficialismo— dotados de suficiente carácter para imponer las soluciones justas.

No soy partidario de la abstención, sino se alteran los factores políticos que actúan en éstos momentos. Creo que abstenerse es hacer el juego al oficialismo.

En cuanto a las coaliciones accidentales de los partidos democráticos, ellas vendrán sin duda, si los sucesos las hacen necesarias, para defenderse de la arbitrariedad o la prepotencia.

A. MARTINEZ TRUEBA

Especial para MARCHA

LA ESCUELA EN SAN RAMON

Aparte de la adhesión que ha encontrado el Comité Ejecutivo Nacional pro-Escuela, es menester destacar algunas acciones individuales que ponen de relieve la comprensión que del problema escolar tienen algunos ciudadanos.

Nos hemos de referir hoy al gesto patriótico de don Juan Pedro Tapié, quien al ser visitado por una delegación del Comité Pro-Escuela, para solicitar su apoyo a la Colecta, resolvió donar una escuela para el Pueblo de San Ramón, pueblo de nacimiento del distinguido donante y al cual manifiesta una aguda inclinación sentimental con este gesto.

Hasta este momento, la localidad de San Ramón, cuenta con un solo atrio escolar. Esa es la razón por la cual el Sr. Tapié interpretando una necesidad del pueblo que lo vió nacer, ha resuelto construir por su exclusiva cuenta una escuela de carácter monumental que llene totalmente las necesidades del alumnado y satisfaga los anhelos de los maestros.

Del Sr. Miguel Iewdiukow

LA GANADERIA EN NUESTRO PAIS

Nuestra ganadería se explota actualmente en forma extensiva; quiere decir esto que se trata de aprovechar exclusivamente las praderas naturales. Los pastos, que componen las praderas naturales, no son siempre iguales: a fines de invierno empieza su crecimiento, al principio lento, pero poco a poco, al llegar la primavera, el ritmo aumenta, alcanzando su máximo en octubre y Noviembre. A fines de Noviembre tenemos los pastos maduros. La época de maduración dura más de dos meses, terminándose en Enero. Luego se inicia la decadencia que se intercala con una especie de segunda primavera que dura muy poco en Febrero y Marzo. Al entrar en Abril nuestras pasturas pierden cada vez más su capacidad alimenticia hasta que llegan Mayo y Junio, cuando su fuerza se acaba y se entregan al sueño letárgico. Despiertan en Julio, empezando el ciclo que ya describimos.

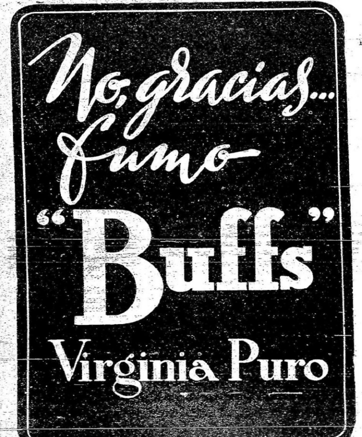
La inteligencia del que explota las praderas naturales consiste precisamente en conocer exactamente los límites de cada uno de estos períodos, para así poder transformar a perfección las pasturas por medio de vacunos, lanares y equinos en carne, lana, leche y trabajo.

¿Cómo se puede determinar los límites de cada uno de estos períodos? Pesando continuamente los animales o controlando la producción de leche. El crecimiento de las pasturas proporcionará más alimentos y esto se reflejará en aumento del peso vivo del animal y en mayor producción de leche. El animal seguirá engordando y producirá más leche hasta que las pasturas lleguen a madurar. Este será el punto culminante para el engorde y producción de leche. Al iniciarse el período de decadencia de pasturas, el animal, al recibir los alimentos de calidad inferior, empieza a adelgazar y producir menos leche. La pérdida en el peso vivo y la disminución en producción de leche serán rápidamente cada vez mayores, llegando hasta el mínimo en el período, en que las pasturas naturales, se encuentran en su punto muerto. El período productivo y el de decadencia de pasturas pueden ensancharse o acortarse; depende esto de la distribución de lluvias, especialmente de las que caen en la época de maduración y decadencia de las pasturas. La sequía temprana, es decir, durante los meses de Diciembre y Enero, significa un buen otoño y un desarrollo abundantísimo de gramilla. Las lluvias tempranas, de Diciembre y Enero, transfieren la sequía, que es infalible, a Febrero o Marzo, lo que apresura el período de decadencia de las pasturas naturales y hace más penosos los meses de Junio y Julio. En todos los casos el crecimiento de las pasturas naturales empieza en Julio y sigue lentamente hasta Setiembre; desde Setiembre hasta Noviembre las pasturas se desarrollan rápidamente, llegando hasta su máximo en Noviembre o Diciembre. Desde el mes de Enero empieza el período de decadencia, al principio en una forma indecisa, especialmente cuando llueve bastante durante los meses de Diciembre y Enero; luego sus efectos se notan más y más. Los meses más críticos son Mayo y Junio.

Sabiendo esto, el ganadero debe empezar la explotación de las pasturas naturales desde el mes de Julio, es decir, empezar a cargar los campos con animales durante este mes a fin de aprovechar todo el período de su crecimiento y luego organizar el descargue en forma lenta, haciendo que este se termine en el mes de Abril Durante los meses de Mayo y Junio puede quedar en los campos sólo una cantidad reducida de animales.

¿En qué forma y con qué clase de animales debe efectuarse el recargo y descargo de las praderas naturales? La única manera natural que existe para recargar los campos es con terneros y corderos. Así que el nacimiento de terneros y corderos debe concentrarse en el mes de Julio. El ternero, nacido en este mes, podrá sacar de la madre unos cuatro litros de leche por día nada más, pero a la edad de un mes no necesitará más. En Agosto la madre ya podrá proporcionarle hasta seis litros de leche diarios, en Setiembre hasta ocho litros y en Octubre y Noviembre hasta diez. Luego desde el mes de Diciembre la madre tendrá cada vez menos leche por encontrar las pasturas cada vez menos alimenticias y por otra causa también; la madre estará preñada, con un hijo de dos meses en el vientre. Para tener pariciones en Julio es necesario entorar las vacas en Octubre. Con todo la vaca continuará dando leche a su hijo hasta fines del mes de Marzo, cuando éste sea destetado, teniendo ocho meses de edad. El peso vivo del ternero en este momento variará entre 250 a 300 kilos. ¿Qué haremos con este ternero? Si es una hembra y está destinada para renovaciones hay que dejarla, si es un macho o hembra de las que no necesitamos para plantel, podemos darles estos tres destinos: 1) Dejarlos para novillos, lo que significa hacerles enflaquecer, perdiendo por lo menos la mitad del peso que ellos tenían; 2) Venderlos; 3) Colocarlos en condiciones para que su crecimiento siga sin interrupción a fin de poder venderlos, según las circunstancias con un peso vivo que variará de 400 a 600 kilos en edad de 12 a 24 meses.

Para contestar lo que nos conviene más en este caso tendremos que aclarar primeramente este otro punto: Qué composición deben tener cada cien animales vacunos para producir el máximo de rendimiento. Se trata de colocarse en una situación que permite producir al carne de calidad y la de tipo corriente. Producir la carne de calidad significa presentar al mercado las reses con un buen desarrollo de la masa muscular, sin grandes depósitos grasos, carne tierna y jugosa que rápidamente puede prepararse o que puede comerse sin mucha exigencia de cocción. El productor de carne de esta naturaleza puede ser sólo un animal joven. Convendrá cuidar terneros hembras después del destete, las que dejaremos para reproducción, a fin de poder entorarlas una vez que cumplan dos años. No convendrá emplear las vacas para más de seis crías, pues en la séptima parición ya se disminuye la producción de leche y además nos conviene que las vacas conserven todavía la capacidad de buen engorde y la calidad de carne. Teniendo todo esto en cuenta la composición de cada cien vacunos será la siguiente:



ABSTENCION O COALICION

El Dr. Alfonso Lamas, presidente del Directorio del Partido Nacional Independiente, y el General Basilio Muñoz, jefe militar del mismo, acaban de hablar para MARCHA sobre la Ley de Lemas.

Estamos todavía sin duda, en el período de estudio, de análisis, de pulsación del problema. Es posible que los propios términos de su planteamiento no estén aún dados, en los hechos, de una manera definitiva. Por ello, no ha sonado la hora de las soluciones tajantes y los pronunciamientos categóricos.

Alfonso Lamas y Basilio Muñoz en sus respuestas a nuestra encuesta han tomado cuenta de esa circunstancia. Pero es interesante constatar que en ambas — sugestividades coincidentes — hay algunos puntos que se consideran decididos desde ya. Son ellos, el repudio del lema común y la no viabilidad del lema nuevo.

Sobre el primero no se hace más que reiterar una vez más, a través de autorizados intérpretes, la inquebrantable e inequívoca resolución del Nacionalismo Independiente de no sumar sus votos, en ningún caso ni bajo ningún pretexto, a los del herrerismo.

En cuanto al segundo, Alfonso Lamas y Basilio Muñoz coinciden en considerar impracticable una solución que algunos correligionarios han defendido: la adopción de un lema nuevo. Sin hacerle objeciones de principios, se la juzga fracasada la intentona por la resistencia — natural y lógica — de la masa partidaria, a una medida que significa votar no sólo bajo una denominación que le es extraña, sino además, contra la que tradicionalmente ha detentado.

Se ofrecen luego como caminos posibles a tomar, la abstención o la coalición accidental de las fuerzas opositoras. Alfonso Lamas y Basilio Muñoz — que encaran el problema bajo el ángulo del Nacionalismo Independiente — están de acuerdo en creer que esa es, para el partido, una alternativa de hierro. La abstención electoral, que aparece para ambos con grandes probabilidades de ser la solución que impongan los hechos; o la coalición opositora, a la que le encuentran dificultades para su realización práctica, pero que no descartan como una arma factible de lucha contra el régimen.

Es posible que haya en el Partido quienes piensen honorablemente de otro modo. Pero es indudable que las opiniones expresadas por las dos personalidades consultadas por esta hoja, tan acordes entre sí traducen el sentimiento — acaso todavía no precisado nítidamente de la inmensa mayoría. Dichas declaraciones tienen así, a nuestro juicio la inestimable virtud de sacar al problema de la zona nebulosa en que se ha venido debatiendo hasta ahora, para encerrarlo en un marco concreto y riguroso. Lo que significa tanto como empezar a resolverlo.

Abstención o coalición.

Creemos, nosotros también, que bajo la Ley de Lemas imperante ese es el dilema que tiene frente a sí el Nacionalismo Independiente.

R.

EL HOMBRE PARA EL PUESTO

Ha ido a la Subsecretaría de Hacienda el Dr. Cesáreo Villegas Suárez. Es un hombre competente. Ya fué subsecretario del Interior. Mañana podrá serlo de Obras Públicas, o de Ganadería o de Guerra.

Esa subsecretaría de Hacienda; por otra parte, siempre ha estado bien servida, para guardar relación, claro está, con el propio Ministro. Por ejemplo, un día descubrieron al Sr. Leonel Martínez Thedy. Lo llevaron a la aludida subsecretaría. Pero el hombre debía ser superior al puesto, porque cuando nuestro Charlone se fué a Norte América, en lugar de dejarlo a cargo del Ministerio, lo hizo substituir por Previtali.

Como el hombre seguía no obstante dado pruebas de sus capacidades, lo designaron para la Dirección del Registro de Embargos. Luego se dieron cuenta de que carecía de título — no era abogado ni escribano — para el puesto y entonces lo despacharon al Banco de la República. En el Banco, no han sabido que hacer con él y lo mandaron a la Dirección de Contralor de las Importaciones y Exportaciones. Y allí oficia de abogado. Oficia de abogado, aunque no tiene título y no ha podido revalidar el que se dice obtuvo en Chile. Oficia de abogado; pero cuando la Dirección se encuentra frente a un problema complejo o a un asunto con posibles derivaciones judiciales, tiene que recurrir a abogados ajenos a la casa.

¿Se extrañan Vds.? ¡Hombre! Cosas peores hemos visto tolerado.

LIBRE OPINION

Mi Respuesta al Sr. Astiazarán

El Sr. Astiazarán, con ese tono de suficiencia que le sienta tan mal, afirma con énfasis que está seguro que no podremos proporcionarle ningún dato eficiente sobre la ayuda económica al Reich y añade que no sabemos "de qué se trata". Juzgue el lector:

1.º) LA VOLUNTAD DE AYUDAR AL REICH.

El 29 de Setiembre el gobierno alemán publicó una nota de Molotov en que éste dice que la U. R. S. S. "proveerá materias "primas a Alemania, que ésta "compensará con entregas indus- "triales a largos plazos". El mismo Molotov dijo que las delegaciones de ambos países "han ser- "vido para preparar las amplias "bases para el desarrollo del co- "mercio entre el Soviet y Alema- "nia (Oct. 31).

2.º) OBSTACULOS Y POSIBILIDADES.

Muchos inconvenientes prácticos se oponen a estos "hermosos" designios de Molotov:

a) Dificultades de los transportes (diferencia de trocha, escasez de vagones, destrucción de las vías férreas polacos, acuerdo anglo - franco - turco, hielos que obstruyen las rutas fluviales y marítimas). ¿Son insuperables estas dificultades? Lo razonable parece lo contrario: se están fabricando camiones ajustables a trochas diferentes (U. P., 14 Nov.); se estudia un plan gigantesco para establecer comunicaciones eléctricas (corresponsal del diario danés "National Tidende, Nov. 14); el M. de Transportes del Reich declaró que habían sido reconstruídas dos de las vías férreas polacas y que dentro de 6 meses Alemania se comunicará directamente con el puerto de Odessa a través de los ríos del Reich (Nov. 4).

b) Dificultades económicas: Rusia carece de ciertas materias primas que necesita Alemania (plomo, zinc, níquel, cobre, etc.) y su saldo de petróleo apenas llega al 3 % de las necesidades actuales del Reich; pero es necesario tener en cuenta que las reservas petrolíferas de Rusia son las más grandes del mundo, que sus reservas de hierro son fabulosas, que exporta 7 millones de quintales de trigo y otros 7 de avena.

La cooperación económica entre Alemania, super - industrializada, y Rusia dueña de recursos portentosos puede producir resultados colosales. Por algo ha dicho L. George que a consecuencia del Pacto los aliados han perdido "cuando menos el 50 % de la "eficacia del bloqueo contra Ale- "mania". (Discurso de Carnavon, Oct. 21).

ALGUNOS CASOS CONCRETOS

1.º Tratado comercial nazi-soviético del 19 de Agosto.
2.º Según C. Barga la exportación de las 17 toneladas de oro ruso proporcionó al Reich 1500.000.000 de oro en moneda extranjera ("Crítica", Oct. 13)
3.º Según Pertinax 10.000 camiones del ejército soviético estaban siendo utilizados para transportar minerales chinos al Reich ("Crítica", Oct. 25).
4.º Durante 1937 Rusia exportó sólo 100.000 toneladas de forraje. Ahora se comprometió a entregarle 1.000.000, es decir, una cantidad 10 veces mayor en dos meses.

Ya ve el Sr. Astiazarán que sólo su ignorancia le pudo llevar a decir que no podría proporcionarle ningún "dato eficiente" sobre la ayuda económica al Reich.

VICTOR DOTTI.

STALIN EN FINLANDIA...

M. Paasikiri, el estadista finlandés que tuvo últimamente interminables conferencias con Stalin, ha referido a los periodistas que el dictador rojo gustaba recordar los tiempos ya muy lejanos en que buscaba en Finlandia un refugio contra la policía del zar.

Stalin tiene muchos recuerdos que se refieren a Finlandia. En 1917 fué informante de la ley que acordaba a Finlandia su independencia completa. Pero mucho tiempo antes Lenin le había encomendado en esa misma Finlandia la más azarosa misión.

Este episodio de la vida de Stalin es muy poco conocido. Pertenece al período que siguió inmediatamente a la primera revolución rusa, la de 1905.

Los socialistas rusos estaban ya divididos, pero los extremistas (los bolcheviques) conducidos por Lenin, y los moderados (los mencheviques) conducidos por Plejanov no habían roto todavía del todo sus relaciones. Para elaborar la táctica a seguir en la Duma, los jefes de ambas fracciones se habían reunido en Finlandia, en una ciudad aislada muy cerca de la frontera rusa.

Stalin acompañaba a Lenin. No era entonces más que un subalterno. Soñaba distinguirse.

La reunión fué tempestuosa. Se notó de inmediato que la fracción moderada estaba en mayoría. Los bolcheviques comprendieron que su moción excluyendo toda posibilidad de compromiso iba a ser rechazada. Pero era demasiado tarde para cambiar la situación. Lenin, descorazonado, dejaba hacer. Sin embargo, la moción no fué votada: en el momento en que el presidente invitaba a los miembros de la conferencia a pronunciarse, dos tiros sonaron en la puerta. Era la señal convenida para el caso de que la policía del zar apareciera. Los delegados se precipitaron afuera y huyeron a través de los bosques y los campos de nieve.

Hubo de saberse más tarde que la policía no había tenido noticia de esta reunión. Stalin, por iniciativa propia, había salido en el instante en que el presidente declaraba abierta la votación. Había hecho fuego para poner fin de inmediato a la reunión. Lenin lo felicitó vivamente.





Escribe JUAN P. ZEBALLOS

La Semana Internacional

El Discurso de Ciano

..."Italia para Italia. Todos los caminos quedan abiertos para la Italia osada de Mussolini". Estas palabras con que el diario del Mariscal Balbo glosa el reciente discurso del Conde Ciano marcan exactamente el sentido actual de la política exterior italiana. Ante la Cámara de las corporaciones el canciller fascista, — tanto daría decir el Sr. Mussolini, — encarando la situación presente de Europa, ha puesto el acento sobre el interés específicamente italiano. Esta vez sin mayores reservas ni reticencias.

Alguna vez lo hemos indicado desde estas notas: desde la incorporación de Italia al pacto anticomunista en Setiembre de 1937, o mejor y con más claridad todavía, desde que en Mayo del corriente año los dos gobiernos totalitarios suscribieron en Berlín el aparatoso "Pacto de Acero" la posición de Italia en relación con Alemania ha venido cambiando de manera singular. Ostentosamente firme y agresiva fué esa alianza de los dos fascismos mientras en el juego europeo las situaciones no estuvieron muy bien definidas y las democracias dieron la impresión de vacilar. Pero creció la tensión en Europa; Francia y Gran Bretaña afirmaron con hechos inequívocos su decisión de enfrentar con la fuerza toda nueva agresión; vino luego el pacto germano-ruso, el zarpazo contra Polonia, el sojuzgamiento de los estados bálticos, la amenaza rusa contra los Balcanes, la agresión a Finlandia, y al compás de esos hechos la conducta italiana ha ido abandonando el camino de Berlín.

Bien puede ya decirse, con criterio realista, que poco o nada queda prácticamente, — aunque algo quede de las palabras y en la literatura oficial del fascismo, — del eje Berlín - Roma. El discurso del Conde Ciano lo certifica. Más que por lo que dice, quizás por lo que trasluce y por lo que deja de decir.

✤ ✤ ✤

La seguridad de que del jactancioso Pacto de Acero, sellado en Berlín el 22 de Mayo, poco queda en los hechos, no es cosa nada nueva. Fresca aún su tinta se acentuó la presión nazi sobre Polonia y la posibilidad de un conflicto bélico. Comenzaron entonces los viajes de Ciano a Alemania y las repetidas conferencias con los gobernantes germanos. El contenido de las entrevistas de Salzburgo, Bertchstesgaden y Berlín, que ya en su época pudo vislumbrarse con cierta precisión, viene ahora con las palabras del ministro italiano a esclarecerse casi por completo. La pomposa alianza militar de los fascismos, concertada en Berlín entre enfáticas proclamas y alardes de belicismo, no fué elaborada para ser sometida a una prueba de fuego inmediata. Repetidamente se dijo entonces que el pacto incluía cláusulas secretas que obligaban al Reich a no adoptar actitudes guerreras en un futuro cercano. Es el propio gobierno de Italia quien ahora lo confirma.

"Italia no ha querido la guerra, no quiere la guerra y. — lo que es bien sugestivo, — no está aún preparada para la guerra". Términos más o menos lo ha dicho el Sr. Mussolini por boca de Ciano ante el organismo representativo del fascio. Lo que equivale a decir que pactando con Rusia, agrediendo a Polonia y desencadenando el conflicto europeo el Sr. Hitler no ha observado en su letra, y menos en su espíritu, el convenio de Mayo. Para Italia la alianza militar amplia, sin reservas y automática es ya letra muerta. "Italia para Italia"; vale decir que el gobierno fascista cambia de giro de su política exterior, olvida el eje y, fiel a su realismo cien por ciento, tiende las líneas de una política nacional y oportunista que ha de llevarla a cualquier parte menos a combatir en la actual lucha del lado de Alemania. Si la raíz de la política exterior de los estados está en su geografía y también en su historia ningún país mejor para expresarlo que la propia Italia. Su ideario, su vocación política y circunstancias accidentales han orientado al Duce hacia Berlín; los hechos, más fuertes que toda inclinación espiritual, han de echar tarde o temprano a Italia, como en 1914, del otro lado de la barricada.

✤ ✤ ✤

Antes del estallido bélico de Setiembre señalábamos en el comentario algo que no por sabido debe dejar de repetirse: "La expansión alemana hacie el centro y sudeste de Europa son hechos llenos de amargas perspectivas para Italia. Difícil es que la vieja ambición germánica de la "marcha hacia el Este" pueda seguirse conciliando con las conveniencias italianas sin tropiezos graves. Política y económicamente Italia y Alemania tienen intereses encontrados en el Danubio y los Balcanes; y bien sabe el Sr. Mussolini que, puesto en camino, no hay donas de influencias previamente delimitadas ni pactos que puedan contener al avasallador impulso pangermánico".

Pero ahora es no solo el impulso pangermánico. Más que él y por sobre él es el renacido imperialismo ruso, desatado al presente con todo su furor agresivo sobre los pequeños estados bálticos, el que a no muy largo plazo y envuelto en un manto de paneslavismo ha de gravitar sobre los estados balcánicos, afectando profundamente intereses vitales de la nación italiana.

Pangermanismo o paneslavismo; expansionismo ruso o expansionismo germánico, unidos aunque sea temporalmente en una colaboración cuyos límites y objetivos finales no aparecen todavía muy nítidamente, ni uno ni otro pueden avenirse con las miras italianas sobre el sudeste europeo ni con la seguridad de Italia en el Mediterráneo oriental, seguridad que ha sido la piedra angular de la política fascista en los últimos años.

✤ ✤ ✤

Pero hay además en el discurso del Conde Ciano una afirmación que conviene destacar, sobre todo ahora que hemos sido testigos asombrados de la falta de combatividad y hasta de aptitud técnica de las fuerzas navales de Alemania:

"Alemania e Italia estuvieron de acuerdo en que eran necesarios varios años para cumplir su reconstrucción interna y terminar su preparación militar. La duración de ese período fué fijado por nosotros en tres años y por Alemania en cuatro o cinco años".

A casi cuatro meses de esta guerra que no acaba de desencadenarse, sin grandes operaciones bélicas, sin la despiadada actividad que previeron técnicos y profanos, esa confesión obliga a pensar si acaso al agredir a Polonia, esgrimiendo el fantasma de la colaboración ruso - germana, el Fuhrer no especuló una vez más con la esperanza de una posible y nueva defección de las democracias.

Estas vacilaciones actuales, esta indecisión para atacar cuando la guerra rápida es esencial para Alemania, esta acción naval esporádica y cada día más debilitada, mientras el bloqueo aliado cumple su obra y mientras los días corren, para un pueblo abrumado de penurias económicas, con una rapidez dramática; eso, y mucho más que no puede escapar a quien observe el escenario de esta rara guerra, mueve explicablemente a dudar acerca del poderío bélico del estado germánico.

No se organiza un gran ejército en siete u ocho años, ni se improvisan cuadros de oficiales, menos aún en el clima de absolutismo y persecuciones políticas, — la Reichswher ha estado entre sus víctimas, — en que ha vivido en estos últimos tiempos Alemania. La revelación del Conde Ciano ha venido en gran parte a corroborarlo. La Alemania nacional-socialista, hábil para utilizar el "bluff" de la fuerza y para emplear la fuerza contra los pequeños países, es bien probable que carezca de la preparación necesaria como para enfrentar seriamente la formidable organización y el enorme potencial bélico de las democracias occidentales.

Para felicidad del mundo sería lo deseable.

Ultimos Capítulos de la Novela del Graf Von Spee

El verano que no llega tiene preocupado a este hombre que todas las mañanas mira al cielo y luego enseña el puño al Este, desde donde el viento no deja de soplar.

—¡Maldito sea! A mediados de diciembre y lo mismo que si estuviéramos en primavera.

El hotelero deja su libreta sobre una de las mesas desiertas, coloca su lápiz tras la creja con ademán de enojo, y se dispone a servirnos.

A través de los cristales nos damos a añorar los días vividos en este balneario, donde hoy casi toda la humana actividad se emplea en prepararlo todo para cuando comiencen a llegar los millares de turistas que no lo olvidan. Las calles están desiertas, los hoteles vacíos y tristes, solo sonríen como siempre los jardincillos donde campean las hortensias, los chalets lujosos y magníficos recostados sobre el fondo del mar, y las casitas blancas que allá en la lejanía, emergiendo del bosque, parecen viviendas de juguete.

✤ ✤ ✤

A miles de kilómetros de los principales escenarios de la extraña guerra que comienza a desgarrar a Europa esta realidad parece un sueño. Los enemigos se han encontrado quizá frente a nuestras costas y no quieren perder la oportunidad de saludarse a su manera. Los curiosos han corrido primero hasta la playa de San Rafael y luego hasta la punta rocosa que se adelanta hasta las fieras aguas oceánicas como una proa ciclópea.

Sea contienda real o fingida los enemigos se alejan y se pierden entre las sombras de la tarde que se abate.

A la hora de la cena no hay más motivo de conversación que la misteriosa batalla naval. Todavía los curiosos advierten desde las rocas y las partes más altas de la villa, relámpagos lejanos que iluminan el mar. Son con seguridad disparos, pero los estampidos ahogados por la distancia no llegan a nuestros oídos...

✤ ✤ ✤

A la mañana siguiente antes de que sus escasos habitantes se hayan desayunado, el nombre de la península, metrópolis del turismo rioplatense corre por el mundo entero. Se sabe entonces algo más concreto, pero las informaciones son todavía vagas y la imaginación de cada cual agiganta y desfigura los hechos. Para saber lo que ha ocurrido aquí, a pocas millas de la costa, es necesario tener paciencia y esperar los diarios de la mañana que llegarán con los primeros ómnibus después de un viaje de más de 150 kilómetros.

✤ ✤ ✤

Al caer nuevamente la noche, al acercarnos a Montevideo, el diario abierto sobre las rodillas nos ha aclarado algo la pesadilla que hemos contemplado con ojos absortos.

Ahora sabemos que la audacia de los comandos de dos pequeños cruceros británicos, conjuntamente con el viento Este que el hotelero amenazaba con el puño, parecen haber ganado la batalla.

✤ ✤ ✤

Los alemanes dicen desde Berlín que el "Admiral Graf Spee" después de haber derrotado a sus contrarios ha entrado sin averías al puerto de Montevideo para aprovisionarse de víveres y combustibles. Lo cierto es que la pesada e imponente mole de la nave pirata, distrae ahora a la población de la capital con sus enormes cañones y los grandes desgarrones de su coraza gris. Una multitud renovada siempre, llena el puerto y se le acerca hasta donde le es posible en lanchas y barcas cuyos patrones hacen su agosto.

Corre de boca en boca su pintoresca novela de terrible corsario rey de los mares del sur, sus imprecisas correrías tras los barcos aliados que enviaba con un cañonazo al fondo del océano. Sábese también que la tragedia ha soplado sobre él y que llega con la sangrienta carga de decenas de muertos y heridos.

✤ ✤ ✤

El sábado dícese que el Graf Spee tendrá que abandonar su refugio dentro de breves horas. Ya descansan en tierra uruguaya sus 36 muertos. Una ola de emoción intensa ha recorrido el alma de nuestro pueblo. Y ahora la certeza de una próxima batalla lo sume en una angustiosa expectativa.

En rueda de periodistas comentamos nerviosamente los hechos que se van sucediendo, cada diario se dispone a dar una información sensacional usando todos los medios posibles. Pesadas naves de guerra francesas y británicas créese que vienen remontando el Plata, y sobre los horizontes lejanos cada observador cree ver bajo minúsculas humaredas, silenciosas fortalezas flotantes que cierran un círculo de muerte sobre Montevideo. La batalla se dará indudablemente de nuevo sobre las costas del Este, frente a las cuales se dice que han llegado también naves nazis dispuestas a auxiliar al Graf Spee.

Los pocos germanófilos o los admiradores del guerrero alemán, creen que el Comandante Langsdorff irá a estrellarse resueltamente sobre ese círculo de hierro, y que la derrota de los aliados será esta vez aplastante.

El domingo por la tarde, la típica emoción del football y las carreras muere en Montevideo; al caer la tarde zarpará el navío corsario. Puéblanse las azoteas y las terrazas de curiosos y la muchedumbre invade la rambla.

✤ ✤ ✤

A las 18 y 30 las sirenas de los diarios anuncian la partida y las radios atruenan con sus informaciones.

El Graf Spee seguido del "Tacoma" deja el puerto y se interna por fin en el estuario, después de algunas extrañas maniobras y vacilaciones.

Cae el sol, las columnitas de humo notadas allá por el Este se acercan velozmente, todo lo que hace pensar que la batalla se dará aquí frente a la pintoresca y pacífica Montevideo. El cronista ávido de informaciones sensacionales vacila entre escoger el avión, la nave o el automóvil.

El navío pirata es ahora solo una mancha en el horizonte y todo hace creer que las sombras de la noche que llega han de ocultarnos la vista de la tragedia. Pero de pronto suenan allá muy lejos una gran explosión, y otra... y otra y parte de su cubierta de acero vuela hecha pedazos.

El estupor cierar un instante todas las bocas ¿Fué un torpedo? ¿Una andanada de un barco invisible?

El estupor cierra un instante cipitándose anuncia que el comandante alemán ha volado su barco con toda su tripulación antes de internarlo o sucumbir frente a los ingleses.

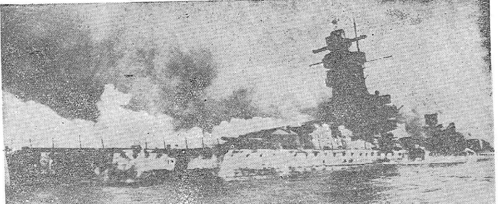
El llanto asoma a los ojos femeniles, y el horror y la sorpresa sacuden a toda aquella inmensa masa humana que sigue contemplando la humareda negra y las rojizas llamaradas que se levantan del mar.

Esto es todo lo que queda del "admiral Graff Spee". He aquí el último capítulo de su novela. Terminó suicidándose, quizás heroicamente, pensamos embargados por el estupor y la más dolorosa sorpresa.

Pero todavía nos resta saber si el Capitán de Navío Langsdorff, el casi legendario corsario de los mares del Sur, se aleja ahora rumbo a Buenos Aires, al frente de una pequeña flota de barcas areneras salida casi clandestinamente del puerto de aquella gran ciudad.

JUAN CARLOS GUARNIERI

BARCO SIN HONRA, HONRA SIN BARCO



Un speaker de radio al que la emoción del momento dotaba de una poderosa doble vista, describió en la noche del domingo el hundimiento del Almirante Spee con dos o trescientos tripulantes a bordo. El comandante Langsdorf, rodeado por la plana mayor del barco habría esperado a pie firme la explosión, saludando el pabellón nazi con el brazo extendido. Esta imagen, entre nubes de humo, seguida de detonaciones y altas llamas, tiene un prestigio poderoso. Había, además, una coincidencia que prestaba — absurdamente, claro — mayor verosimilitud a la noticia: el almirante Von Spee, con cuyo nombre fué bautizado el navío hundido, se hizo volar con su barco en la batalla de las islas Malvinas, en la guerra del 14.

La emocionante noticia produjo el efecto inevitable en el público dominguero, en la enorme multitud que llenó el puerto y la rambla Sur, en los millares de escuchas que, luego de seguir las alternativas del partido de futbol que se disputara en el Estadio cambiaron de tema. Día a día los diarios nos informan de las matanzas que la guerra produce en la frontera franco alemana, en Finlandia, en China, en el mar... Esto no conmueve a nadie y hasta circulan chistes motivados por la ridícula cantidad de gente asesinada hasta la fecha. Pero el heroico suicidio del comandante Langsdorf era harina de otro costal. Los flojos espiches del sentimentalismo popular se abrieron generosos; se maldijo a Adolfo Hitler, se comentó con cierta dureza la crueldad de los comandantes aliados y la sólida inteligencia del pueblo con su Canciller se mostró levemente resquebrajada.

No era para menos, en realidad; el suceso estaba ahí, a pocos metros de los pescadores con caña y los clubs de natación. Un suicidio a dúo en una casa de citas estremece las sensibles fibras del corazón del pueblo; imagínese el efecto de este suicidio pomposo y heroico. Bastaba empinarse para distinguir las llamas, asando verazmente los cadáveres de los héroes del mar.

En las ruedas de los cafés se hablaba de la "ley de la marina". Dura ley. Gente grave teorizaba acerca del deber y la lealtad y la fé y el sentido heroico de la existencia. En fin: que nunca podrá perdonársele al comandante Langsdorf el haber dejado en blanco tanta hermosa frase, tanto resuelto puñetazo desparramado en los mármoles de las mesitas cafeteras.

Porque este capitán dinamitizado o hecho cenizas se bastaba para provocar el olvido entre suspiros lacrimosos. Habíamos olvidado todos los barcos mercantes hundidos por el valiente acorazado nazi, las tripulaciones asesinadas, los combates ventajeros en que había intervenido. Habíamos olvidado que el "Almirante Spee" luchó con el "Exeter", barco bélicamente inferior, y vino a refugiarse en la bahía cuando aparecieron otros navíos enemigos. Habíamos olvidado el cañoneo de Almería, llevado a cabo por este mismo "Almirante Spee".

Ahora, sabiéndolo al heroico comandante sano y salvo en la Argentina, nos hemos enterado de otra ley de la marina: debe entablarse lucha cuando la propia superioridad permite descontar la victoria; en caso contrario se hace volar el barco. La misma ley de la marina ordena que el barco se haga volar mediante una mina de tiempo que permite a los heroicos comandantes encontrarse a una distancia de dos millas en el momento de la explosión.

No pensamos estar hechos de la madera de los héroes. Basta reflexionar sobre estas cosas para encogerse de hombros y sonreír. Pero debe existir en todos los hombres un impulso absurdo de aceptar el juego y llevarlo hasta el final. El comandante Langsdorf no lo tuvo. Ahora tampoco tiene barco. Y si en los tres días de espera en nuestro puerto se le ocurrió plantearse la pregunta "¿qué valen barcos sin honra?", es necesario declarar que le dió una respuesta desconcertante.

Las Aventuras de la Flota de Von Spee

LOS CORSARIOS ALEMANES

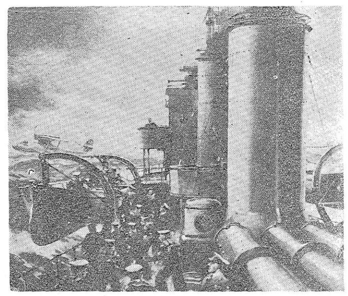
A las informaciones de que el "acorazado de bolsillo" Deutschland se hallaba en pleno Atlántico siguió el rumor de que su gemelo, el Almirante Scheer, y el crucero ligero Emden, también habían abandonado el mar del Norte, *eludiendo la vigilancia británica.*

Los corsarios **no se limitan** *actualmente a atacar los barcos* mercantes aislados, como sucedió en la pasada **guerra, sino que también** *operan sobre la formación* en convoy, único recurso que tiene la marina **mercante para evitar** los ataques submarinos. Parecería que Inglaterra estuviera imposibilitada de dotar a cada convoy de un barco de gran tonelaje, pero los hechos desmienten, por lo menos en apariencia, esta opinión. En efecto, si se tienen en cuenta las fechas en que se ha localizado en el Atlántico al Deutschland, resulta que esta potente unidad de la flota alemana ha estado por lo menos durante *un mes en actividad* **sin haber** causado grandes pérdidas a la marina mercante, y, o bien su rol es de mero **reconocimiento, o bien** su falta de eficacia se debe a un activo patrullaje de los barcos británicos **más poderosos y a la** inclusión de estos en los convoyes.

El más grande problema que se le presenta a Alemania es el de *reabastecer a sus barcos corsarios.* Es evidente que los planes más cuidadosos se han hecho para ese fin, pero que esos planes puedan ser cumplidos, en medio de las sopresas y exigencias de la *guerra, ya es más difícil de admitir.* Sin ir más lejos, el vapor de carga alemán Uhenfels, que bien podía estar destinado a encontrarse en el Atlántico Sur con el Deutschland, fué capturado por los ingleses y llevado a Freetown el 7 de noviembre último. A pesar de todo, las largas travesías hechas por los corsarios alemanes durante la última guerra, eludiendo la búsqueda de los cruceros aliados, ampliamente superiores en número, demuestran los considerables perjuicios que puede causar a los aliados esta nueva modalidad de ataque.

En la Guerra del 1914-18, los alemanes *hicieron uso tanto* de los barcos de superficie como de los submarinos. Muchos de sus *cruceros* se hallaban ya en puntos muy distantes de Alemania cuando estalló la guerra, y muchos otros zarparon después de los puertos alemanes.

Entre los barcos que primero entraron en actividad, el más famoso fué el crucero ligero Emden, destacado por el almirante Von Spee para *impedir el comer*cio británico en el océano Indico. Cumplió tan bien su cometido que la navegación británica, especialmente en el golfo de Bengala, quedó prácticamente paralizada. Su hazaña más atrevida fué el raid al puerto de Penang, en el que hundió el crucero ruso Yentchug y el destróyer francés Mousquet.



LA FLOTA ALEMANA ACTUAL SE HA CONSTITUIDO APROVECHANDO LAS LECCIONES DE LA GUERRA PASADA

La escuadra de Von Spee, luego de hundir algunos barcos en el Pacífico, venció a una escuadra inglesa en las costas de Chile, hundiéndole dos cruceros, pero debió enfrentar en las Malvinas a la escuadra del almirante Sturdee, muy superior a la suya. La flota de Von Spee fué hundida totalmente, con excepción del crucero ligero Dresden que huyó, siendo a su vez destruído más tarde en el Pacífico Sur.

El Karlsruhe dió cuenta de 18 barcos aliados antes de ser destruído por una explosión interna cuando se dirigía a atacar las islas Barbados. El Koenigsberg capturó un transatlántico inglés y hundió el crucero británico Pegasus, siendo luego bloqueado en el río Rufiji (Tanganyka) y eventualmente hundido. Dos transatlánticos alemanes armados, el Kronprinz Wilhelm y el Prinz Eitel Friedrich, armados a toda prisa por las naves de guerra alemanas estuvieron en actividad bastante tiempo antes de ser internados en Newport.

De los corsarios construídos especialmente para ese fin y que operaban teniendo puertos alemanes como base, el que tuvo más éxito fué el Möwe, un barco mercante de 4.500 toneladas, al cual se le dotó de una chimenea y una superestructura alterables a voluntad, que tenían por fin variar su aspecto continuamente. Estaba armado con varios cañones, 2 tubos lanzatorpedos y llevaba varios cientos de minas. Bajo el mando del conde Dohna-Schlodien, pudo salir del mar del Norte gracias al mal tiempo y a las largas noches de invierno, siendo su primer éxito el hundimiento del acorazado Eduardo VII, destruído por las minas que colocó frente a Pentland. Recorrió el Atlántico hasta el 4 de Marzo de 1916, fecha en que volvió sin ningún daño a Alemania. Su segundo viaje duró de noviembre de 1916 a marzo de 1917, regresando de nuevo a su base sin novedad.

El corsario alemán Wolf, a las órdenes del capitán Nerger, tenía la particularidad de que además de sus cañones y minas estaba equipado con un pequeño hidroavión. Operaba en el Atlántico, los mares del Sur y el océano Indico, estando en acción desde noviembre de 1916 hasta febrero de 1918, fecha en que retornó con todo éxito a Alemania.

El Seeadler, un barco a vela, comandado por el conde von Luckner, partió en diciembre de 1916 y permaneció en actividad hasta agosto de 1917, cuando fué destruído en los Mares del Sur.

Dos corsarios alemanes, el Leopard y el Greif fueron hundidos por las patrullas británicas cuando trataban de salir del Mar del Norte.

Los perjuicios causados por todos estos barcos fueron considerables y se nota, examinando el mapa adjunto, que su acción se ejerció principalmente en los focos de intenso comercio, especialmente el área del océano Atlántico comprendida entre la costa oeste de Africa y la noreste del Brasil, zona en que se interceptan fácilmente los barcos cargados de trigo y carnes del Río de la Plata y los que vienen del Cabo de Buena Esperanza. Se observará también que la acción de los corsarios se ve favorecida por el tiempo tormentoso y las largas noches de invierno, o sea, las *condiciones que reinan actualmente* en el Atlántico Norte, y que serán bien aprovechadas por el Almirantazgo Alemán.

Las rutas del comercio marítimo de los países en guerra, son defendidas mediante el sistema de convoyes. El mapa muestra las principales vías comerciales, cuya defensa es de importancia vital.

MAS DE 50 MILLONES DE MATERIAL DE GUERRA EN 1940

INGLATERRA	1720	1295
ESTADOS UNIDOS	1365	1165
JAPON	968	803
ITALIA	555	430
FRANCIA	635	512
ALEMANIA	398	148

La inminencia de la guerra hizo que los planes de rearme naval de las grandes potencias para el próximo año 1940, prometieron un tonelaje total sobre los mares de más de cincuenta toneladas.

Lanzados los países en una desenfrenada carrera armamentista, es lógico pensar que esta cifra, en tiempos normales, hubiera sido alcanzado fácilmente. Los enormes créditos votados para reforzar el poderío naval de los países presuntos beligerantes, permiten afirmarlo así.

Pero la guerra iniciada hace unos meses, ha modificado de manera notable estos cálculos de los ministerios de guerra.

El gráfico que ofrecemos muestra los tonelajes que poseía cada país en 1938 y los que proyectaban tener para el año 1940.

LA ESCUADRA INGLESA SOPORTA TODO EL PESO DE LA GUERRA

Magnífica flota de varias unidades de la escuadra de guerra inglesa. A la derecha, abajo, Sir Dudley Pound, Primer lord del Mar, sobre el cual recae la responsabilidad directa de la suerte de las armas.

WINSTON CHURCHILL

Elogia el Poder de su Escuadra

La presente guerra ha sido más que nada una guerra naval. La escuadra inglesa ha perdido hasta ahora 1.500 hombres, cifra muy superior a las pérdidas sufridas por su ejército y su aviación (150). Unos 1.000 civiles, entre beligerantes y neutrales, que eran protegidos por ella, han muerto también en el mar.

La escuadra inglesa está formada actualmente por 11 acorazados, 3 cruceros de batalla, 13 cruceros pesados, 48 cruceros ligeros, 6 portaaviones, 215 destroyers, 56 submarinos y 386 barcos varios; en total, 738. En primer lugar, ella debe proteger a Inglaterra de cualquier invasión, tarea fácilmente llevada a cabo por las fortalezas flotantes que ilustramos. En segundo lugar, debe bloquear a Alemania, y por último, llevar una guerra implacable a los submarinos y a los corsarios de superficie, tales como el Deutschland y el Almirante Scheer.



Churchill, primer lord del Almirantazgo

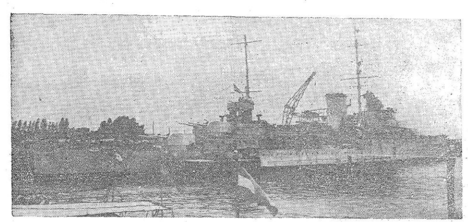
En setiembre, los submarinos alemanes hundieron 37 barcos ingleses, con un total de 156.000 toneladas, y en octubre solamente 18 barcos, con 83.000 toneladas, datos suministrados por las estadísticas británicas. Los métodos de detección de submarinos y de convoyes han disminuído considerablemente las pérdidas, si tenemos en cuenta que en la Gran Guerra el promedio fué de 60 barcos por mes, con un total de 250.000 toneladas.

La marina inglesa ha sufrido hasta ahora dos pérdidas realmente importantes, el portaaviones Courageous y el acorazado Royal Oak, y un destroyer, todos hundidos por submarinos, y un submarino, destruído por una explosión. Los alemanes también proclamaron que habían hundido el portaaviones Ark Royal y que habían dañado seriamente los cruceros de batalla Hood y Repulse, cinco cruceros, entre los cuales se hallarían el Southampton y el Edinburgh, y un torpedero. Lo absurdo de esas pretenciones se puso claramente en evidencia la semana pasada, cuando los alemanes también comunicaron que habían hundido el H. M. S. Hestrel, que no es más que el nombre que lleva el aerodromo naval de Worthy Down. A pesar de todo, el ataque alemán ha sido lo bastante importante como para restringir en un tercio las importaciones británicas, y en la mitad las exportaciones.

Hace pocos días el Primer Lord del Almirantazgo Inglés habló en la Cámara de los Comunes, jactándose del poder de la flota. "Nosotros lo soportaremos todo", dijo, "pero estoy seguro de que al final saldremos vencedores"... "Yo aceptaría enfrentar a toda la escuadra alemana con sólo los barcos que ellos han proclamado haber hundido". Informó que se había intensificado enormemente la campaña antisubmarina, y que se hundían de dos a cuatro submarinos por semana, más de los que los alemanes pueden botar en el mismo tiempo. Las pérdidas sufridas por la marina mercante británica alcanzarían, según sus datos, al 1 1/2 % de los 18.500.000 toneladas que pose. Finalmente, se consideró, en parte, responsable por la introducción del submarino alemán en Scapa Flow, cuyo resultado fué el hundimiento del Royal Oak, informando que se habían tomado todas las medidas para que eso no volviese a suceder.

DESDE 1652 NO PIERDE UNA BATALLA

La Marina Britanica está Llena de Tradiciones



La Escuadra Inglesa no ha perdido un combate naval desde 1652. Los gloriosos nombres de Hawkins, Drake, Blake y Howe están siempre presentes en los sueños de todos los cadetes navales ingleses. El recuerdo de Nelson es sagrado para todo oficial. Pero Nelson era un gran marino en tiempos de la navegación a vela, y las escuadras de hoy en día están llenas de problemas de matemáticas, ingeniería y artillería científica, los cuales van adquiriendo cada vez mayor complejidad, y se han ido desarrollando desde que Nelson exhaló el último suspiro a bordo del Victoria. Los marinos ingleses conocen el mar y la navegación mejor que cualquier marino, tienen un instinto especial para los combates navales, pero sus tradiciones no son más que manifestaciones de un pasado inútil.

La carrera en la Marina Inglesa no es sólo un trabajo sino que constituye toda la vida del oficial. He ahí la fuerza de la Armada, pero también su debilidad, puesto que un oficial no puede permitirse un solo error, ya que con él arruinaría toda su vida.

Los ingleses se resistieron durante mucho tiempo a usar en sus barcos las torres de tres cañones y las catapultas. Sus bombas de profundidad son inferiores a las americanas, y su control del fuego y sus defensas antisubmarinas son inferiores a las alemanas. Ellos postergaron tanto como fué posible el desarrollo de la aviación naval y aún hoy la descuidan. No fueron capaces de decidirse frente al dilema de la construcción de cruceros pesados o ligeros: los construyen ambos. Sus cruceros pesados pueden ser hundidos por los acorazados, más lentos, como se demostró en la batalla de Jutlandia. La "United Services Review" dice: "La disciplina de la armada inglesa ha sido demasiado rígida dando por resultado mentalidades con mucho estudio pero con muy poca iniciativa".

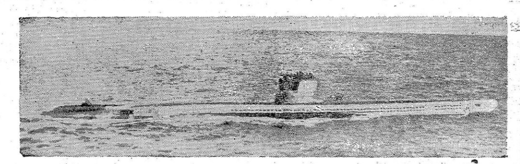
La razón de todo esto se encuentra en lo que se ha dado en llamar el "Sistema de Darmouth". Darmouth es la única escuela que prepara los aspirantes a oficiales. Cada año se admiten 45 muchachos de 13 años, comprometiéndose los padres a pagar una fuerte multa si quieren retirarlos luego. Son rechazados si les falta siete dientes o si no pueden ser arreglados, si padecen de incontinencia de orina, o si son demasiado gruesos.

En la escuela estudian matemáticas, ingeniería, francés, inglés, geografía, historia y, en períodos de dos horas por semana, la Biblia y la navegación. La estadía en Darmouth dura unos 4 años. A la edad de 20 años, ya en el mar, se les trata todavía como escolares.

Cerca de los 3/4 de los oficiales de la flota, del grado de capitán en adelante, son graduados de la escuela de Darmouth, y han servido en la marina desde que tenían 13 años. En su mayoría son oficiales eficientes pero exageradamente conservadores, poco dados a apartarse de las normas tradicionales de la guerra en el mar, y son continuo motivo de exasperación para el resto de los marinos ingleses.

Actualmente el Almirantazgo ha empezado a tomar reclutas de 17 años, eligiéndolos entre los que egresan de las escuelas públicas. Desde el primer momento se trata de fomentar la especialización de los oficiales; es así que nunca se permite que un ingeniero tome el mando, del mismo modo que ningún oficial tiene mayores conocimientos de ingeniería.

La tradición es algo muy bueno para los tiempos de paz, pero los ingleses deberían abandonarla algo en tiempo de guerra.



PALABRAS DE UNA MUJER ANTE LA TRAGEDIA

Una mujer uruguaya que oculta su nombre ha hecho a un cronista de este semanario, las sinceras declaraciones que publicamos a continuación:

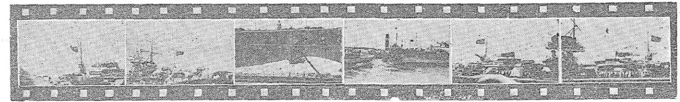
Cuando leía el agradecimiento del ministro germano al pueblo uruguayo que acompañó al cortejo fúnebre, ví con verdadera pena que tomaba lo que era una explosión espontánea de nuestros sentimientos más comunes como una adhesión a su causa que está muy lejos de nuestro espíritu.

Nosotros acostumbramos a dolernos de las desgracias en forma muy distinta de como lo hacen al parecer los alemanes. Formamos pueblos donde todos descendemos de hombres que han sufrido y luchado mucho.

...Luego también pensaba en la patética angustia de sus compañeros de aventura y de algunas personalidades de la colonia alemana aria, reunidas en el cementerio... En muchos ojos brillaban lágrimas, en muchos rostros se asomaba una verdadera pena... Y pensaba también, señor cronista en que por qué esos hombres de Hitler que se honran mostrando estas "debilidades" no llevan estos sentimientos que los hacen humanos, hasta los campos polacos, donde los hombres mueren por centenares por el solo delito de ser patriotas, hasta las ciudades de Checoeslovaquia donde se han fusilado y se fusilan a cientos de jóvenes por solo pensar en el porvenir de su desgraciada patria; hacia los campos de concentración donde se muere y se sufre por el solo delito de no amar a Hitler, y hacia todos los rincones de esa hermosa Alemania donde se persiguen y se destruyen millares de familias solo porque la sangre judía corre por sus venas...

.. ..

Pero pobres, pobres muchachos!... La mayoría de ellos podría tener la edad de los míos... Podrían ser mis hijos...



Una visión cinematográfica de la tragedia

LA ACTITUD DEL CAP. LANGSDORF

A través de la opinión popular

Juan José Balbis

Mi opinión es que un barco corsario que se deja localizar en un puerto determinado, como el Graf Spee en Montevideo, queda automáticamente fuera de acción por perder precisamente su cualidad de "fantasma".

A mi manera de ver el epílogo de la historia de esta nave no concuerda con la leyenda tejida alrededor de su actividad desarrollada en el Atlántico Sur, y con su reputación de maravilla de la ingeniería naval alemana.

Sugestivo resulta también el análisis de las averías sufridas por el Graf Spee a través de las versiones ofrecidas por su propio comandante al gobierno nazi y las declaraciones estampadas en su nota protesta dirigida a nuestro gobierno. Si se consideró del lado alemán una victoria la acción naval de Punta del Este no se explica por qué vencido el plazo de 72 horas para su permanencia en el puerto de Montevideo, las averías hayan aumentado en tal forma pese a los trabajos realizados a bordo, que ellas significaran un serio peligro para su navegabilidad.

Finalmente, en forma absoluta, ha quedado demostrado una vez más que Inglaterra sigue siendo la Reina de los mares.

✤ ✤ ✤

Eugenio Pazos

...Creo que la nota del capitán alemán y luego su determinación de internar sus marinos en Buenos Aires implica una ingratitud sin precedentes para con el pueblo uruguayo. Esto nos ha sorprendido a todos y aún hasta a los más desapasionados. Una vez más Alemania viene a quedar en mala posición frente a nosotros...

✤ ✤ ✤

Julio Altieri

No comprendo como siendo un marino de los que dicen seguir la tradición de la flota germana no supo asumir la actitud que cabía en este caso: afrontar la suerte de la guerra. El Graf Spee tenía sin duda probabilidades de encontrar un fin más honroso y quien sabe también si no hubiera podido eludir después de una acción la persecución de la flota inglesa, compuesta la noche del domingo sólo de tres unidades.

✤ ✤ ✤

Américo Sonovi

Este hecho quizá sirva para presentar una vez más ante el mundo el nuevo y luminoso espíritu que anima a los hombres de América.

También servirá para unir aún más íntimamente a su gran familia de jóvenes y ejemplares países. Creo que las oscuras falsedades de Hitler sólo servirán para distanciar definitivamente al Nuevo Continente de la Alemania de Hitler.

✤ ✤ ✤

J. A. Bruzzone

No soy amigo de las tradiciones estériles ni de las violencias inútiles, pero creo que el capitán Langsdorff, siguiendo el ejemplo del conde afrontado la mala suerte conjuntamente con su barco, ya que no se atrevió a enfrentar una lucha que se le apareció como una derrota.
Spee en la acción de las Malvinas, debía haber

✤ ✤ ✤

Andrés Fernández

Entre los curiosos que estaban en la dársena C. observando el "Tacoma", barco petrolero que cooperó eficazmente facilitando los planes del comandante Langsdorf, encontramos a Andrés Fernández.

Requerida su opinión sobre la actitud del comandante de la nave, nos respondió sin titubear:

..y que quieren que les diga; ahora, ya ha hecho lo que debía hacer.

Aclaramos que esta entrevista fué efectuada después de difundida la notiia del suicidio del capitán del "Spee".

EL HOMBRE ACOSADO

FUE otro alemán, el conde de Keyserling — también huésped del Plata por muy distintas razones—, el qu edijera que las teorías de terror y violenta acostumbraban a ser defendidas por gentes que en su vida privada no podían ver un vigilante sin un encogimiento miedoso.

Recordamos esto al pensar en la muerte
razado hundido frente a Montevideo.
de Hans von Langsdorf, comandante del aco-

Con la explosión de la noche del domingo *parecía haber llegado el final de la aventura* del "Admiral Graf von Spee". En tres días de espera, en el ir y venir de las notas diplomáticas, el comandante Langsdorf tuvo tiempo para decidir su actitud entre las escasas y apremiantes disyuntivas que le ofreciera el destino. Vencido el plazo, obligado a enfilar la proa hacia la guardia inexpugnable de los cañones enemigos, prefirió hundir su barco y salvarse unto con la tripulación.

Pero las llamas que devoraron al navío corsario no pudieron consumir también la tragedia personal de su comandante. Quizás esta haya comenzado precisamente entonces, cuando la hoguera iluminara la embarcación en que Langsdorf se alejaba de los restos del "Von Spee".

El comandante llegó a Buenos Aires. Apremiado por los periodistas declaró que la guerra había concluído para él. "Hunger und Schlaf", tenemos hambre y sueño... El capitán fué a buscar descanso en la dependencia que se le había destinado en el Arsenal Naval Argentino.

Fué después del descanso que Hans Langsdorf *pudo enfrentar* la historia del comandante del "Admiral von Spee". Pudo saber *qué pensaba él de ella, qué estaba obligado a* pensar por la terrible fuerza de un pasado de siglos; y se enteró del juicio, desaprensivo y lapidario, de los demás.

"Un capitán debe morir con su barco". "Debe pelearse hasta el fin". "Final sin gloria" "Atitud indigna". "Un marinero sin imaginación"...

Extraños fantasmas enredados en corales, en un fondo marino donde se carcómen hierros viejos, habrán comenzado a agitarse blandamente frente a sus ojos, mecidos por las aguas. Los héroes de Malvinas lo llamaban desde sus tumbas de arena... El último hilo de humo de su barco hundido trazó en el cielo palabras que sólo Hans von Langsdorf podía desentrañar...

Acosado por los antiguos muertos que las primeras planas de los periódicos azuzaron contra él, el comandante Langsdorf se hundió, cuarenta y ocho horas después que su barco, para reunirse con sombras lejanas y verdosas: von Spee, Cradock, Turner...

LOS NAZIS

VAN ESCRIBIENDO SU HISTORA

¿Cuando se miente y cuando se dice la verdad?

El día 14 habiendo arribado ya el Graf Spee a nuestro puerto, y cuando ya se conocían todos los detalles de la acción naval de Punta del Este, el Ministro alemán en el Uruguay señor Otto Langmann afirma que los ingleses hicieron uso de gases tóxicos.

Ese mismo día el Capitán de Navío Lanisdcrff dice a un cronista de un diario montevideano: "No me fué posible presentar combate en ningún momento, porque fuí atacado *simultáneamente por tres* enormes acorazados británicos. El casco de mi barco no ha sufrido nada en absoluto, pudiéndoles asegurar que está intacto. Solamente hemos sufrido algunas averías sobre popa, que no afectan partes vitales".

Todos conocemos ahora qué naves eran las que atacaron *al Graf Spee*, y cual era la potencia bélica de los "enormes" acorazados".

El viernes 15, un conocido médico especialista de Monte*video que efectuó* algunas curas a heridos alemanes afirma que no ha encontrado en ellos ninguna huella de gases tóxicos.

Un telegrama de Berlín, dice que su acorazado de bolsillo después de derrotar a las unidades inglesas *en Punta* del Este, siguió rumbo a Montevideo y entró en su puerto con el fin de aprovisionarse. Se comenta la victoria germana.

El sábado 16 ante la inminencia de la pérdida de tan importante unidad naval, los diarios berlineses conceden que ha sufrido algunas averías aunque no confiesan su derrota, comentada en el mundo entero.

Ese mismo día el comandante del Graf Spee pide a nuestro gobierno un nuevo plazo para reparar los destrozos que ha sufrido su nave. Sábese que su potencialidad bélica ha sido considerablemente disminuída.

Finalmente el domingo 17 el señor Langsdorff expresa *en su nota de protesta:*

"*La Comisión técnica del Gobierno Uruguayo*, ha podido convencerse por sus propios ojos, que la potencialidad de combate, *quiere decir maquinaria y armamentos*, ha sufrido tan poco, que no era de temerse que el plazo fuera utilizado para reforzar la potencialidad militar..." "...Además se impuso dicha Comisión de los perjuicios ocasionados en las cocinas y en las panaderías de a bordo, cuyo funcionamiento, teniendo en cuenta el número de la tripulación del buque, es condición indispensable para una estadía prolongada del buque en alta mar..."

"Una salida a alta mar, representaría, por lo tanto, hacer peligrar negligentemente la tripulación compuesta de más de 1.000 hombres.."

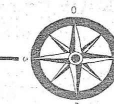
Luego confiesa indirectamente haber violado la Zona de Neutralidad Americana, adoptada en la Conferencia de Pana*má, solo porque* los ingleses han hecho lo mismo, *invocando* para su provecho los acuerdos de la XIII Convención de La Haya. *Afirma así mismo haber "atacado resueltamente* en alta mar al crucero inglés "Exeter" cuando se había dicho que la provocación de la batalla había partido de esta nave británica.

Ahora, teniendo el dictador alemán que explicar a su pueblo las razones del suicidio del Graf. Spee, evita en forma desleal dar a conocer los verdaderos pormenores que ocasionaron tan gran pérdida, y se la achaca poco más o menos a la actitud de nuestro gobierno que obró presionado por el inglés.

He aquí un sabroso telegrama de la capital nazi. "Se dirigen enconados párrafos a Gran Bretaña y al Uruguay, acusándoles de violar el derecho internacional, en relación con el hundimiento del "Admiral Graf Spee" consumado por su propia tripulación para evitar la internación en Uruguay o la acción de los buques ingleses".

En los últimos puntos, nosotros creemos a pesar de la tradición de la flota germana que se ha dicho la verdad... Una verdad bien triste para Alemania.





SALUDO AL GRUMETE.



Por ti, sí, Matías Putz, de 17 años, marinerito del Graf Spee, grumete de la tragedia... Por ti, sí, porque tú eras un niño y no sabías por qué el corsario corría noche y día, hundiendo barcos indefensos y todo esto se debió asombrar con un juego violento e inexplicable... Por ti, sí, pequeño Matías, porque los otros saben que hacen una cosa despiadada... Por ti, sí, niño entre hombres, abrimos esta tierna sepultura en la tierra democrática... Porque no lo sabías, sólo por ti. y por ninguno más...

NO CREEN NUNCA...

Cuando se habló del combate de Punta del Este, todos creían que no era más que el ministro Guani, haciendo aquellas gestiones del turismo con los hoteleros.

Hasta EL DIARIO, que acababa de salir del fuego, no lo creyó y puso aquellos grandes títulos de siempre, de cuando no se cree en nada.

¿QUIEN LOS ENTIENDE?

Cuando la Liga de las Naciones tomó aquella resolución contra Italia por la hecatombe de Etiopía, Mussolini dijo que la institución ginebrina era totalmente ineficaz. Y como il duce a sempre raggione, los diarios del golpe de estado dijeron que el Uruguay debía separarse de la Liga de las Naciones.

Ahora que se expulsa a Rusia, Mussolini vuelve a asegurar la ineficacia de Ginebra; pero, como todo es a pedido de los países americanos, esta vez tiene un extraordinario valor moral.

O Mussolini no nos entiende o no nos entendemos con Mussolini...

PERO, LA COSA ES CLARA.

Sólo Chile no acompañó totalmente la gestión americana para expulsar a Rusia, por la sencilla razón de que el Uruguay y los demás países no protestaron contra Italia y Alemania.

Pero, como ésto es tan absolutamente claro, tampoco lo entienden.

NO LE DIERON TIEMPO...

Cuando llegó el Graf Spee se estremeció la economía de esta democracia por que se trataba de UN ACORAZADO DE BOLSILLO. Y se trató de que permaneciera mucho tiempo en el puerto. Pero, no le dieron tiempo al ministro de Hacienda, doctor Charlone para aplicarle un impuesto. Hasta los alemanes que son sus amigos, le disparaban...

NO LO DEJAN EN PAZ.

Todas las posibilidades de guerra del Uruguay que planteó la tercera república, fracasaron. Litvinof le contestó a Guani que si rompíamos con Rusia no nos comprarían más quesos. La Argentina no se dió por aludida cuando la ruptura y la gente creyó que aquella banda de música que había puesto EL PUEBLO en la plaza Independencia era para el remate.

Vino este nuevo gobierno. La paz era inquebrantable; el pueblo volvía a ser soberano y comenzaron las fiestas patrias.

Y, ahora, que íbamos en esta etapa bucólica a la reforma constitucional, al estatuto del funcionario, a la extinción del analfabetismo y al presupuesto de Salud Pública, se plantea la cuestión internacional del Graf Spee, consultamos al Presidente de Panamá, que, después de nuestra consulta, muere...

Y toda esta tremenda inquietud agarra al nuevo gobierno, justo en los dos años. Y mientras todo esto se arregle van a pasar otros dos y por estos reveses de la historia, no ha podido ni podrá hacer nada.

Pero, la culpa no es suya, naturalmente!

PERO, ¿COMO HARA ORTIZ?


ORTIZ

Sin embargo, allá en la Argentina, a cuatro pasos de aquí, el peso sube y el presidente Ortiz se manifiesta en contra de la elección ilegal de Catamarca.

No pueden arreglar los argentinos todas sus cosas, a pesar de lo que pasa...?

Qué sangre de patos!

QUE SE EXPLIQUE...

¿Por qué, cuando el Graf Spee entró a nuestro puerto, no se dió conocimiento inmediato de su llegada a la Sanidad Marítima que es la primera autoridad del caso, sobre todo cuando esa nave traía muertos y heridos?

ANOCHE TE VIMOS, FANTASMA...



Llegó el Graf Spee! Todos *corrimos al puerto*... Y miramos la misma oscuridad. Como *si de ella, se esperara* algo nuevo. Contra el espigón del oeste estaba el barco fúnebre. Y después de dos horas, bajó un oficial con su gorra y su *capote pero... con* los ojos vendados. Un estrecho sudario, ceñido por abajo y por arriba de la frente; y, lo demás del rostro, una cosa pálida, una figura mortal. No era el hombre ciego, sin embargo. Era el fantasma humano. Mucho más que el espectro imaginado. Y nuestro corazón dijo, sobresaltado: "SI, EN ESTA NOCHE OSCURA, NOCHE DE MUERTOS, HEMOS VISTO LA VERDAD: AL HOMBRE DE LOS OJOS VENDADOS, AL FANTASMA HUMANO DESEMBARCADO DEL NAVIO DE LA GUERRA Y TAMBALEANDO SOBRE LA TIERRA!!!

Pasó entre nosotros, y nuestro corazón sobresaltado, hubiera querido gritarle: "¡Arráncate esa venda!"

Pero, dejamos pasar en silencio al fantasma humano, sepultado por dentro.. Sí, hombre de los ojos vendados, nosotros te vimos de verdad, horrorizados, realmente, bajar del barco de los muertos y perderte en tierra. ¿Es que no te acuerdas de que una vez le devolvieron los ojos a un ciego? ¿Por qué, si con una sola vez basta, tú no lo crees todavía, hombre de los ojos vendados?

Vicente **BASSO MAGLIO**

Se acordaron un poco tarde

La Legación Alemana, agradeciendo la espontaneidad del pueblo uruguayo que debe parecerle una democracia sentimental, cita el caso de la mujer que fué depositando una flor en cada *tumba de los marinos* del Graff Spee, diciendo:

COMO UN RECUERDO DE TU MADRE.

Lástima es que se acuerden de las madres cuando los hijos están muertos...

●

Aquí es todo el año

Se aproximan las fiestas de Navidad y en Noruega, según un despacho *telegráfico* el regalo más popular es una máscara.

En el Uruguay empezamos a hacer esto desde el primer día del año...

●

Otra prueba de su superioridad

Un diario argentino afirma en una crónica que los porteños aprenden a perder su timidez, bailando.

Mire Vd. que nosotros hemos bailado de un tiempo a esta parte, y seguimos con esta tremenda timidez todavía!

●

Que se haga con todo

Hay quien no está de acuerdo —*qué país éste!*— en *transformar* la Zona Franca de Colonia, en la que se invirtió tanto dinero, en un paseo público.

A nosotros, en cambio nos parece una grandísima idea. Pero, que debemos transformar en paseos públicos todas las zonas del país de las que se esperó algún resultado económico. Total...!

ESTABAN JUNTOS, PERO NO HABLARON.

La noche del sábado, cuando se anunció que partiría el Graf Spee, se hallaban en la Capitanía el ministro de Defensa y el ministro alemán. Se dió de inmediato la noticia, pero por conducto oficial se desautorizó que el general Campos hubiera conversado con el representante nazi.

Que sepamos no son mudos ninguno de los dos. Pero, estaban tan cerca y no conversaron?

A veces, no hay temas amables...

¡HAY QUE DEJARLO!

Antes creíamos que a Luis Alberto de Herrera no debíamos dejarle hacer nada. Ahora, no. En cuanto quiso separar al Uruguay de la Liga de las Naciones, resultó que el Uruguay y otros países americanos se unieron más que nunca a Ginebra.

Como todo le sale al revés a Luis Alberto de Herrera, lo mejor es que siga trabajando!

EL ENTREDICHO DEL GAS.

El doctor W. Meerhof declaró que a bordo del Graf Spee no pudo constatar que los ingleses habían usado bombas de gas. La D. N. B. de Berlín dice que el doctor Meerhof declaró que era cierto que los ingleses habían usado bombas de gas.

La especialidad del doctor Meerhof es, precisamente, la vista. Y, ¿qué papel hace, entonces, Berlín?



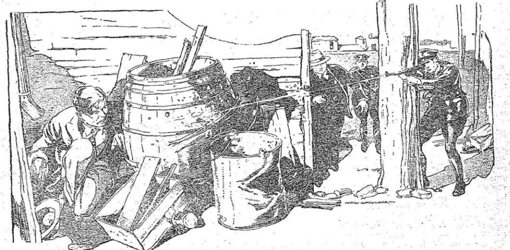
REJAS HUMANAS

Por H. A. T.

(Blind Alley) Columbia. Director, Charles Vidor. *Elenco: Chester Morris, Ralph Bellamy, Ann Dvorak, Joan Perry, Melville Cooper, John Eldridge, Marc Lawrence.*

SOBRE la situación creada por un pistolero que al escaparse de la cárcel invade una casa ajena, amenazando a sus habitantes, parecería fundarse esta película. Y así lo decimos, porque, en principio, esto es una historieta de "gangsters". Pero al avanzar en el desarrollo del film, otras cosas muy distintas aparecen: ese pistolero no invade una casa ajena por un interés monetario, sino que lo hace para resguardarse de la policía, mientras aguarda a uno de sus cómplices que le traerá la libertad. Cuando la espera se hace larga, aumenta el ansia y empeora el humor, y se excitan los nervios, y no se soportan ya más las mil cosas banales — y naturales — que suceden en derredor. Es ese el primer punto dramático de la película. Interviene después una anormalidad psíquica del pistolero *en cuestión*: sus pesadillas terribles. El dueño de la casa, Dr. Shelby, psiquiatra distinguido, aplica el tan conocido (de nombre) método ideado y creado por Freud: el psicoanálisis.

No entraremos a discutir aquí sobre las ventajas e inconvenientes de orden cinematográfico que puede tener la presentación, por esta vía, del psicoanálisis. Es evidente que se trata de un punto científico demasiado serio para tratarlo con ligereza, y aún con inexactitudes, aunque no seamos nosotros las autoridades científicas capacitadas para juzgarlas: creemos que es tal ese diagrama que se hace del cerebro, dividido geométricamente en dos zonas, conciente y subconcientes, con otra intermedia llamada Zona de Censura. Pero aún con inexactitudes y atrevimientos hacia tan fundamental ciencia, el interés que el asunto despierta y el motivo dramático que de él resulta justifican suficientemente estas "Rejas humanas". Máxime cuando el renglón **Cine** no se deja abatir por un argumento tan cercano al teatro, por su ambiente y por su diálogo, *como este*. El renglón **Cine** cuenta con dos escenas magníficas, que verdaderamente nos sorprendieron: una es la visión de la pesadilla, hecha en negativo fotográfico, lo cual revela ya un criterio de oponer la vida real a lo que sólo es un sueño mediante una oposición de colores; la otra es el recuerdo de aquel hecho de la juventud del pistolero en cuestión; recuerdo que aparece totalmente sin que se vea al protagonista, porque éste está en la cámara: la cámara cinematográfica es el protagonista, y sus enfoques son sus miradas, y su lento avance es el lento avance del protagonista. Para esta última escena, el fotógrafo Lucien Ballard dispuso perspectivas borrosas, que significan recuerdos borrosos, y decorados simples y geométricos que parecen creados en el momento, ad-hoc, por quien esté memorizando.



¡ESO ES CINE, SEÑORES! Aunque sobren dos muertes, aunque se haya exagerado el espíritu criminal del pistolero en cuestión, aunque Chester Morris, interpretándolo, se serene sólo en los dos últimos atos y aunque resulte pesado y sobrante mucho suceso intermediario del film, agradecemos se nos haya mostrado "Rejas humanas", por unos minutos de cine verdaderamente significativo que contiene. Es un corto y grande suceso que Columbia injerta muy de cuando en cuando.

H. A. T.



ANNIE DUCAUX, protagonista de "El hombre del Niger" que será conocida en la próxima temporada del Cine Ambassador.

EL HOMBRE DEL NIGER

Esta guerra "rara" no ha hecho vacilar a los industriales del cinematógrafo en Francia. La alarma producida en los primeros días del conflicto que, por razones muy justificadas alejaba a los actores a los distintos órdenes de actividades que reclama la preparación para la lucha, ha señalado un breve paréntesis en la producción industrial cinematográfica, para reencontrarse al cabo de poco más de un mes, con nuevos impulsos para enriquecer su producción, utilizando las realidades actuales como factores importantes. Esta guerra conducida en su faz económica encuentra a las industrias encaminándose hacia una absoluta normalidad, y el cine, ya está disponiendo de las principales figuras para situarlas frente a las cámaras y prodigarse según el ritmo ya señalado antes de iniciarse el conflicto. Es así, que Jacques de Baroncelli acaba de realizar la primera película desde el día en que las nubes del horror cubrieron el cielo de Europa. Ella es, "El Hombre del Niger" que de inmediato ha sido presentada en el Olimpia de París en función de gala, a beneficio de la obra de la guerra de Francia, dejando una impresión inolvidable, según la crítica francesa. Esa película tiene a Victor Francen en el personaje *principal*, y para que se vea la calidad de actores que acompañan al notable intérprete de "El Fin del Día", consignamos los nombres de Harry Baur y Jacques Dumesnil, entre quienes evoluciona la encantadora estrella de "Carcel Sin Rejas" y "Conflicto", Annie Ducaux.

La situación especial de Europa ha determinado la suspensión del festival Internacional de Cannes, que los franceses organizaban como reaccion antes las exposiciones anuales de Venecia, sospechadas de tendenciosas, y internacoinal de Cannes, se habían seleccionado numerosas películas francesas e inglesas precisamente, para este festival

Entre las películas francesas indicadas para este festival, se nombran, "La Carreta Fantasma" de la novela de Selma Lagerloff, dirigida por Julien Duvivier, "La Ley del Norte" interpretada por Michael Morgan y "El hombre del Niger", además de una película corta documental titulada "La Francia es un imperio".

RECORTES EN CELULOIDE

—A Charles Boyer se le puede envidiar el talento y que guste a las mujeres que *más nos interesan*. También que haya tenido el cuello de Florelle toda la Hepburn y la boca de Loretta Young. Pero, *sobre todo*, hay que envidiarle esa virtud o habilidad o arte de dejar que el cigarrillo se le queme en la esquina de la boca, *sin que el humo le entorne los ojos*. Que pueda fumar y sonreír y hablar, todo a la vez, mientras la mirada *vigila las manos libres*, jugueteando con el vaso, el abanico de naipes o las joyas que robó el apache.

—Muchas veces se llega a creer que la Garbo es el misterio, lo indefinible, la sorpresa. La mujer en función de poesía, al fin. Pero en el fondo se le sospecha bastante de soltería agria y hasta se le intuye como un desdén olímpico por la profilaxia.

—Sería infantilmente sencillo terminar con el reumatismo si *todo* el mundo pudiera corretear por una de esas escaleras con *música* que fabrica Lubitsch.

—Dicen que George Raft se parece a Valentino. Hasta podría ser el hermano menor, el que nació torcido y plebeyo. Lo malo es que a veces no se resigna; y entonces aparece el chulo. Aparecen los tacos Luis XV, las corbatas insolentes, los anillos y ese peinado lustroso que huele a grasa hasta la décima fila de *butacas*.



Una escena de "Bajo las olas", film en el que actúa WALLACE BEERY y que estrena hoy el Cine METRO

ESCRIBE **TEATROS** Mr. DEEDS

LA CHICA SALE DE NOCHE

La dirección del semanario nos ha prohibido ubicarnos en la proximidad de maestras normalistas por atribuir a una de ellas el fracaso de una crónica anterior.

Hemos visto, pues, "La chica sale de noche" aislados en el fondo de la sala, sin apoyo ni distracciones.

Hecha esta aclaración —que tiene su importancia— pasaremos a comentar los tres actos de los señores Goicochea y Cordone. Se trata, sin duda, de una obra hecha de medida para la señora Singerman. Pero los autores son malos sastres y la prenda resulta chica. Como la actriz tiene una personal e intensa gracia, se hizo para ella un personaje gracioso. Como la señora Singerman se destaca por su asombrosa naturalidad en escena, Susana, —la chica que sale de noche a cumplir emocionantes tareas terapéuticas—, es de una naturalidad naturalísima, naturalidad en zapatillas y pijama. Esto, mechado con discursos artificiosos donde se rinde honesto culto a la patria criolla y a las virtudes familiares amenazadas en el curso de la obra.

"La chica sale de noche" es —resumimos— una comedia sin originalidad, pobre en recursos, limitada a un largo monólogo de Paulina Singerman que se desarrolla con fortuna diversa.

La señora Singerman logra, en algunos momentos, defenderse del tesonero ataque de los autores. Sandrini calca el personaje que nos ofreciera en "Divorciémonos". Consuelo Abad hace muy bien su parte. Y la presencia de Mary Parets arrastra suavemente hacia la indulgencia.

Pero estos comentarios son charla bizantina, ya que en el momento de ser publicados, "Amor, dulce amor" ocupará la cartelera del 18 de Julio. La obra de Noel Coward es, en su género, una comedia ejemplar y estamos seguros de que la compañía de Paulina Singerman obtendrá con ella un éxito de hilaridad conquistado en buena ley.

DOÑA MARIETA LA BRAVA

Puso fin a su temporada en el "Solís" la compañía cómica de Pierina Dealessi. En las dos obras ofrecidas, "Jesús, María y... el otro", y "Doña Marietta la brava" obtuvo la compañía un notable éxito de público, destacándose las interpretaciones a cargo de la señora Dealessi.

Obras sin mayores pretensiones artísticas, lograron, merced a la acertada actuación de la actriz nombrada y sus compañeros de conjunto María E. Podestá, Gregorio Cicarelli, Pedro Tocci, etc., satisfacer ampliamente las ganas de reír del público montevideano que dispensó su apoyo entusiasta a las diez funciones ofrecidas en el "Solís".

"PEPINA", EN EL ARTIGAS

La compañía de operetas que encabezan Mari Carmen y García Martí, continúa ofreciendo en la sala del Artigas, "Peppina", la ya popular opereta de Osterreicher y Stolz.

El calor popular que rodea toda la actuación de la compañía, ha crecido en las últimas funciones. "Peppina" es una obra ágil, bien construída, donde los momentos cómicos se alternan con los sentimentales y son explotados sabiamente por el disciplinado conjunto del Artigas. La partitura de esta opereta está llena de motivos directamente inspirados en la moderna música de jazz, algunos de ellos sumamente pegadizos y destinados por lo tanto a popularizarse rápidamente entre nosotros.

Esta obra que se anuncia como la última de la temporada, remata la serie de éxitos obtenidos por Maricarmen y su conjunto y es indudable que el público prestará su apoyo a las últimas funciones que ofrezca aún la compañía.

Objetivos de la Colecta

¿Por qué Organizamos Esta Colecta Para Reunir los Fondos que Precisa la Escuela?

Porque nadie tiene más interés que el pueblo mismo en contar lo más pronto posible con la mayor cantidad de escuelas en las que se puedan educar sus hijos.

¿Qué Propósitos Inspiran Esta Colecta?

Contruir en Montevideo y en todos los Departamentos, la cantidad total de escuelas de que está necsitada la República para dignificar la vida de los ciudadanos.

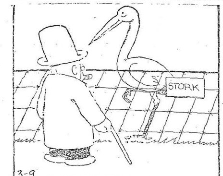
¿Cómo Cumplirá Sus Fines Esta Colecta?

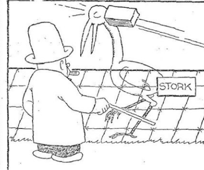
Los cumplirá con la contribución del pueblo que colaborará en la obra más digna y merecedora de su solidaridad y su simpatía: asegurar una escuela en la patria, un aula en la escuela, un asiento en el aula, para sus hijos y los hijos de todos los hombres que viven y trabajan en el Uruguay.

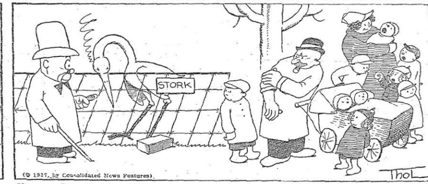
GRAN COLECTA PATRIOTICA NACIONAL PRO ESCUELA

FLORIDA, 1393 - MONTEVIDEO - U. T. E. 8 89 37

ADAMSON — Por Thol







(© 1937, by Consolidated News Features).

GRAFOLOGIA

A los lectores y consultantes de la Sección, HUNTER les comunica que, HASTA NUEVO AVISO, sólo pasará a contestar las cartas llegadas a la Redacción hasta el próximo 30 de noviembre. Desde esa fecha la sección evacuará solamente las consultas llegadas dentro del plazo, para comenzar, una vez terminadas éstas, una nueva etapa: análisis de firmas y escrituras de personajes ilustres, ya desaparecidos o que viviendo actualmente no sean nacionales. Si en ese entonces HUNTER decidiera seguir con las consultas tal como se hace en la actualidad, o modificando las condiciones para hacer uso de la sección, lo avisará oportunamente a sus atentos lectores que han seguido hasta el presente con verdadero cariño estas actividades.

A DANTON

Aunque Vd. escribió muy poco (sólo 3 renglones) no ajustándose por tanto a una de las condiciones exigidas, trataremos de evacuar su consulta para que ella no sufra un retardo, esperando nuevas líneas suyas. Es notable la inseguridad de sus trazos, lo cual puede atribuirse a una deficiencia psicológica, temor, falta de seguridad en sus propios medios, etc., o bien, lo que es frecuente, a alguna afección de orden físico que afecta su organismo. Hay gran variación en lo que respecta a la expresión de su propia afectividad. El carácter más bien, es neto, seco, con aristas que indicarían poca flexibilidad, poca expansión, reservas mentales agudas, tendencia egoísta, conservador en sus ideas aunque de tendencia dadivoso en lo material.

A SUSCRIPTORA PEDRENSE Nº 100

Burlona mordaz. Tenacidad. Hábito de conversación. Amor propio. Vivacidad. Cultura general. Ductilidad en las maneras. Sabe rodear los obstáculos. Tendencia más bien egoísta. Prodigalidad en el aspecto material de la vida. Optimismo. Jovialidad, en general. Decidida, sobre todo en cuanto se refiere a defender sus posiciones, sus derechos. Ensoñación romántica, contemplativa, a veces. Inconsistencia mental en muchos asuntos, falta de profundidad. Imaginación activa en muchos aspectos.

A IVAN

Y después de mucho esperar llegó el turno a Vd. y su compañera de sobre. Voluntad firme, potente y también conciliadora, tolerante. Fibra moral elevada. Lealtad. Gusto por la expansión, sin medrar con ello su reserva. Gran equilibrio de sus facultades intelectuales. Gusto, sobriedad. Concisión. Animo decayendo, a veces. Procede mucho por intuición, más que por un razonamiento o cálculo frío. Hay en Vd. mucho de elevado, en sus sentimientos, acusando una proporción bastante bien lograda entre sus sentimientos y su desarrollo mental. Enlaza la experiencia adquirida, con las reflexiones que le sugiere el desarrollo de su vida mental. En compensación, algún rasgo de egoísmo, alguna que otra tolerancia consigo mismo. Rasgos inequívocos de cultura. Agradeceré a mi vez su respuesta a lo que logre constatar.

A A1B2C3

Es muy posible que haya ocurrido lo que Vd. insinúa en su carta pero no tengo medios de comprobarlo materialmente pues no poseo los originales. Pero obra en favor de su suposición que ello ya ha ocurrido otras veces, pues mis cuantiosas actividades no me permiten llevar el control hasta ese extremo. Se le hará el análisis correspondiente a su última carta.

Hunter

PROXIMAS RESPUESTAS: A Olimareña, M. L. G. S., Fru-Fru, Magda.

Palabras Cruzadas

HORIZONTALES

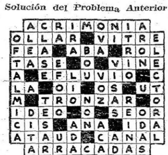
1 Aparato que, en forma parecida a la aguaderas, se coloca sobre la caballería, para que puedan ir sentadas dos personas.
7 Uno de los cuatro elementos naturales, según la filosofía natural antigua.
8 Superior de un monasterio.
10 Remedio que se hace restregando alguna parte del cuerpo.
11 En lenguaje figurado, inquirir con curiosidad y diligencia lo que hacen otros.
13 Apoya el codo sobre alguna parte.
14 Terrón que se levanta con el arado.
15 Voz que se usa repetida para arrullar a los niños.
16 Inflamación de las articulaciones del cuerpo.
19 Conjunción distributiva, aféresis de "ahora".
20 Caso de la declinación que expresa relaciones de procedencia, situación, modo, tiempo, instrumento, materia, etc. y que en español lleva casi siempre antepuesta preposición.
24 Terminación de infinitivo.
25 Lápida sepulcral.
26 Acetona que se extrae de la raíz del lirio, y es la que da el perfume a esta planta.
28 Arma ofensiva de los antiguos romanos, compuesta de hierro astil y regatón.
29 Repetir.
30 Dios mitológico de los vientos hijo de Júpiter y de la ninfa Menalipa.
32 Maltratas o desluces alguna cosa.
33 Timbales usados en la antigua caballería.

VERTICALES

1 Beneficio que se obtiene del cambio de la moneda, o de descontar letras, pagarés, etc.
2 Turno, vez, orden sucesivo.
3 Escribiente de notario o escribano.
4 Sexta nota de la escala musical.
5 Derogué, dejé sin efecto o vigor para en adelante un precepto o costumbre.
6 Habitación que antecede a la antecámara del rey o de las personas reales.
7 Arma que sirve para disparar flechas.
9 Tuve obligación de satisfacer una cantidad.
10 Faralá, volante que adorna los vestidos y otros ropajes.
12 Afeitar las barbas.
14 Tener un cuerpo propensión a caer o cargar sobre otro por razón de su peso
17 Voz que se usa como prefijo de vocablos compuestos con la significación de "tres".
18 Rey del Infierno y dios de los muertos. en la mitología griega y romana.
21 Cada uno de los cuerpos que combinados con los ácidos, forman sales.
22 Dala, canal de tablas por donde salía a la mar el agua que achicaba la bomba.
23 Ternilla que en el hombre y en muchos animales forma la parte externa del órgano del oído.
24 Cifras de que usan los médicos en sus recetas para denotar que ciertos ingredientes han de ser de peso o partes iguales.
27 Hablas en público para persuadir y convencer a los oyentes o mover su ánimo.
31 Dícese del provenzal o lemosín.

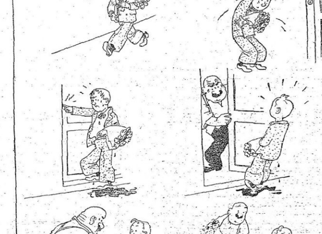
		1	2	3		4	5	6		
	7				■	8			9	
10						■	11			12
13					■	14				
15		■	16		17					
	■	18	■	19			■		■	
20	21		22				23	■	24	
25					■	26		27		
28				■	29					
	30			31	■	32				
		33								

Solución del Problema Anterior



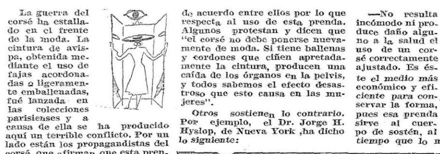
	A	C	R	I	M	O	N	I	A	
O	L	L	A	R	■	V	I	T	R	E
F	E	A	■	A	B	A	■	R	O	L
T	A	S	E	■	O	■	V	I	N	E
A	■	E	F	L	U	V	I	O	■	C
L	A	■	O	I	■	O	S	■	U	T
M	■	T	R	O	N	Z	A	R	■	O
I	D	E	O	■	O	■	S	E	O	R
C	I	S	■	A	N	A	■	I	D	A
A	T	A	U	D	■	C	A	N	A	L
	A	R	R	A	C	A	D	A	S	

JORGITO — Por J. Bellus



Derechos reservados ANDI

La cintura de avispa lucha por imponerse



La guerra del corsé ha estallado en el frente de la moda. La cintura de avispa, obtenida mediante el uso de fajas acordonadas o ligeramente emballenadas, fué lanzada en las colecciones parisienses y a causa de ella se ha producido aquí un terrible conflicto. Por un lado están los propagandistas del corsé, que afirman que esta prenda proporciona al cuerpo sostén y "todo lo demás". Por el otro están los opositores, quienes alegan que el corsé hace perder la comodidad y la salud. Entre ambos campos están las mujeres — que, por cierto, no han cambiado de idea a ese respecto — y una cantidad de hombres que siguen con interés el desarrollo del debate. Es una lucha reñida en la que todos ponen algo de su parte, y de la que no ha de tardar en saberse el resultado.

AUMENTAN LAS VENTAS DE CORSES

Hasta las tiendas han participado de esta guerra sin cuartel. En su mayoría tienen corsés puestos en venta; las que forman la minoría, en cambio, declaran que "los corsés han pasado de moda", y algunas están todavía indecisas sobre cuál es el más adecuado para la silueta moderna.

En realidad existen dos clases de corsés. A la primera pertenece el que fué lanzado en París por Mainbocher, sumamente pequeño y diseñado para la obtención de la cintura de avispa — tan en boga con los trajes que usaron nuestras abuelas — y que va reforzado ligeramente com ballenas muy flexibles. Su largo llega hasta el comienzo de la cadera y se cierra con cordones por la parte posterior. Los más elegantes se llevan con los vestidos que exigen caderas acentuadas, o con los trajes de noche de falda amplia y cintura ceñida.

A la segunda clase corresponde el corsé "sirena", que llega mucho más abajo de als caderas y que ha sido destimado a servir de base para las nuevas siluetas denominadas "huso" y "cigarrillo".

—¿Y qué tal resultan las ventas en medio de tanta discrepancia? — pregunté al gerente de una de las principales tiendas.

Espléndidamente — me contestó —. El día que nos surtimos de una buena cantidad de corsés y publicamos algunos avisos ofreciéndolos a precios reducidos, puede decirse que las mujeres asaltaron nuestra tienda.

—¿Les han devuelto algunos?

—Sí, por cierto; pero los corseteros afirman que esas devoluciones se deben principalmente a defectos de las clientes.

—En su mayoría, las mujeres, al ajustarse el corsé, se proponen presentar una figura esbelta — declara la señorita Marjorie Ronne, jefa del departamento de corsés de otra tienda de la Quinta Avenida —, y en tal concepto tratan de mantener la mejor postura posible. Pero al alejarse del espejo vuelven a adquirir los defectos de la antigua silueta, y el resultado pesa sobre el corsé.

OPINIONES EN PRO Y EN CONTRA

De manera, pues, que mientras las mujeres se proveen de corsés, las controversias siguen exaltando los ánimos.

Los médicos no están tampoco de acuerdo entre ellos por lo que respecta al uso de esta prenda. Algunos protestan y dicen que "el corsé no debe ponerse nuevamente de moda. Si tiene ballenas y cordones que ciñen apretadamente la cintura, producen una caída de los órganos en la pelvis, y todos sabemos el efecto desastroso que esto causa en las mujeres".

Otros sostienen lo contrario. Por ejemplo, el Dr. Jorge H. Hyslop, de Nueva York, ha dicho *lo siguiente:*

—No resulta incómodo ni produce daño alguno a la salud el uso de un corsé correctamente ajustado. Es éste *el medio más* económico y eficiente *para conservar la forma,* pues esa prenda sirve al cuerpo de sostén, al *tiempo que lo moldea y le proporciona* una línea esbelta y graciosa. Para eso es necesario que el corsé esté provisto de ballenas que sirven para mantener la carne en su lugar; que sea con*feccionado con* algún material que no se ensanche con el uso y que pueda ajustarse por medio de cordones.

En cuanto al resto de los hombres que nada tienen que ver con las cuestiones de la moda, se muestran, por lo general, un tanto indecisos.

Sin embargo —confiesa el conocido periodista neoyorquino Dale Harrison—, algo tenía que hacerse. Me he fijado últimamente en las figuras de las mujeres y he visto en la calle algunas jóvenes cuya silueta dejaba bastante que desear. Al hombre le agrada que la mujer tenga una buena silueta y *no le interesa saber cómo* la obtiene, con tal que no use corsés tan ajustados que resulten dañosos para la salud.



PEINADOS

QUE SE USARAN ESTE VERANO

Los sombreros adornados

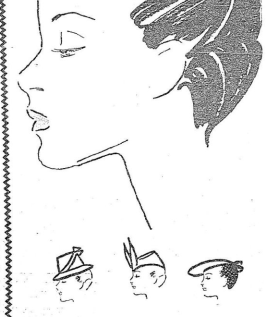
LOS modelos que publicamos son tres versiones prácticas de los peinados que se llevarán en esta temporada. Ya se habrán enterado ustedes de que las ondas se siguen usando en la parte anterior de la cabeza, pero se han dejado por completo de llevar en la parte posterior. Mucho más fácil y atractiva es la actual tendencia de hacerse grandes bucles en la nuca.

Cuando haya elegido el peinado que mejor le siente (si elige alguno de estos su peluquero podrá hacérselo fácilmente con sólo mirar el dibujo), téngalo presente cuando compre su sombrero de verano. Hemos puesto aquí los más convenientes para cada estilo de peinado. Si usted se decide por el modelo de gruesos bucles podrá probar, por ejemplo, un sombrero de estilo Bretón. Si lleva el pelo sobre la nuca, podrá elegir uno de los pequeños modelos que figuran a los costados o la linda capota del centro, y finalmente, si lleva el cabello recogido de la frente y la nuca, le sentará mejor uno de los modelos de forma más moderna y algo exagerada.

Si se decide por este peinado, con tres gruesos bucles en la nuca, le quedará muy bien un sombrero en la parte superior de la cabeza. De izquierda a derecha tenemos, un sombrero hecho de flores, para usar bien inclinado hacia adelante con un ancho lazo de raso que cae por detrás. Sombrero estilo Victoria, con el ala bien alta sobre la frente.

Si usted es alta y de apariencia alegre, use este modelo americano colocado graciosamnte hacia la nuca, quedando así comprendido entre los dos grupos de bucles.

Si tiene usted un lindo perfil, lo lucirá mejor peinando todo el pelo hacia arriba, desde la frente, los costados y la nuca, y usando los modelos más modernos. A la izquierda, un modelo pastillón, con una cinta atravesada como adorno, que deberá llevarse bien inclinado hacia adelante. En el centro, un modelo sin alas, con dos plumas rígidas en la parte anterior. A la izquierda un modelo plano, sostenido por una red que envuelve todo el pelo en la parte posterior.



Si tiene Vd. un lindo perfil, aproveche la ocasión de lucirlo mejor, adoptando un sistema de peinado elegante y de extraordinaria distinción.

Le aconsejamos en tal caso, peinar totalmente su cabellera hacia arriba, desde la frente los costados y la nuca y adoptar uno de los modelos modernísimos que le ofrecemos.

Esta clase de peinados sienta además extraordinariamente bien en cualquier tonalidad de cabello, ya sea éste del rubio más claro, hasta el negro ébano.

A la izquierda, aparece un modelo postillón con una cinta atravesada como único adorno, que deberá llevarse bien inclinado hacia adelante.

En el centro, un modelo sin alas, con dos plumas rígidas en la parte anterior.

Y a la izquierda un modelo plano, sostenido por una red que envuelve todo el cabello en la parte posterior.

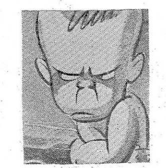
La elegancia en el peinado, es timbre de distinción y de belleza, máxime teniendo en cuenta los modelos de sombreros a usarse en la estación actual de primavera y de verano, requieren un mayor y mejor arreglo de la cabellera femenina, por la extraordinaria sencillez de los mismos.

Consecuentes con nuestra norma de brindar a las innumerables lectoras de nuestras páginas femeninas las mejores recomendaciones para su arreglo personal, presentamos en nuestra edición de hoy estos elegantes modelos para el tocado del cabello.

Este es uno de los más bonitos peinados de moda, con el pelo llevado hacia arriba al frente y a los lados, completándose el conjunto con un largo bucle que desciende hacia la nuca. Los sombreros convenentes para este modelo son, de izquierda a derecha. Un sombrero elegante cannotier, que completará maravillosamente su peinado. Un lindo modelo Bretón, y un sombrero de fieltro de ala recurvada, un modelo tal vez más sentador que el Bretón.



MORIR DE ALEGRIA



Todo el año llegaron a clase con sus fachitas alegres y despreocupadas. Después, adentro, fueron serios, preocupados.

Programas absurdos, maestros que no tienen ningún dato emotivo del tiempo de su infancia y que mataron al niño de adentro porque interrogaba y salía del límite que los hombres marcan para lo habitual, gris y pesado de los días; salón estrecho, sin luz natural, con sus tres bombitas eléctricas colgadas del alto techo, en los días sin sol; sin útiles, sin material escolar, toda la pobreza que ha dado vuelta los cuatro puntos cardinales de la República, para quedarse, en un índice acusador, sobre la despreocupación que todos han tenido, en una vertical de arriba hacia abajo, por el niño escolar.

Vinieron alegres, rosados, bullangueros. Se van tristes, pálidos, flacuchos. Llenaron un programa, se sometieron a una dura disciplina, contaron unas baldosas para sus recreosy murió, para siempre, aquella rueda alrededor de la troya o aquel mano a mano de los partidos al balero.

Ellos. Ellas ya no pudieron saltar a la "coronita" ni el "Andelito de oro" en los dos bandos fraternos.

Los hicieron graves, preocupados; enjaularon su alegría. Les pusieron una lógica: — "No puedes correr" — "No puedes reír fuerte". — "No puedes jugar".

Y si hubo necesidad de dar una explicación fué ella siempre la que agrandaba aquel índice acusador hacia los hombres que en la vertical de arriba hacia abajo jamás se preocuparon de la infancia, de esa infancia que, a su vez, les entregó la oportunidad para una oratoria de parlamento estilo 1933 o literatura de teatro infantil de explotación comercial.

— "No hay espacio para que corras". — "No hay amplitud para que rías fuerte". — "No hay lugar para tus juegos".

Encerrados, apretados a la miseria de la cifra que no puede estirarse para pagar escuelas amplias, con pequeño jardín, porque se hizo economía hasta con la alegría del Niño.

En lo único que no se ahorró fué en los títulos. La psicología moderna de los pueblos de alma vieja necesita cartelones que hablen de protección, vigilancia, reformatorios, alegría, amor por el Niño.

Y hombres viejos se ponen al frente de tanta responsabilidad. Gente seria y adulta que cobra grandes sumas mensuales por estar bajo estos cartelones, salvavidas de la infancia.

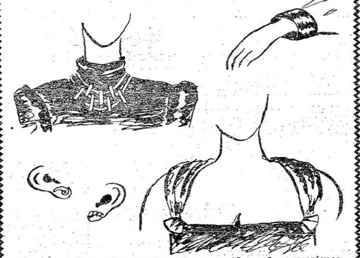
Y hasta un Código del Niño. Una enseñanza gratuita por parte del Estado.

Pero lo real, lo que está junto a nosotros en un diciembre que muere, avecinando un principio de año, es la sonrisa que se hizo grave y la figura que enflaqueció y la mirada que perdió parte de su brillo.

Se cerrarán las clases. ¿Dónde va el niño? En las playas, cada día es menor el número de los castillos de arena... Pasean los adultos... Las plazas desaparecen. Los parques están demasiado hermosos para saltar sus canteros. En la calle existe el peligro... ¿Dónde llevan a los niños? ¿Dónde reponen energías los treinta o cuarenta muchachitos de la clase? ¿Quién se preocupa por devolverle la alegría que durante un año escolar controlaron, midieron, empequeñecieron?

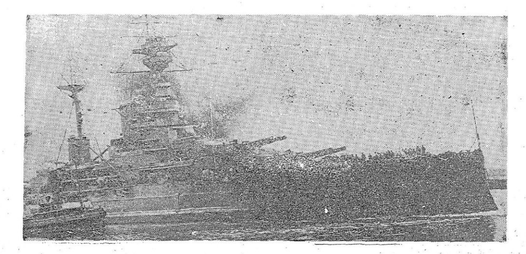
Adivinamos lo que vamos a contestar todos los que no matamos al niño de adentro y pregunta y vigila en nuestros días actuales. Es doloroso. Pero sí, es necesario unir una voz a otras voces para levantar una protesta en nombre de los niños de la ciudad, a quienes se les ha privado del legítimo derecho de su infancia. Una protesta de fin de curso.

Montevideo 1939. A. A. C.



Cuatro modelos oriignales de joyas para la noche, creaciones recientes de los artistas parisienses

Los Distintos Tipos de Naves de Guerra



El "Royal Oake", acorazado de 29.000 toneladas, armado con 8 cañones de 11 pulgadas, de un costo total de 25 millones de dólares. Este barco fué uno de los primeros hundidos en esta guerra

TIPO NELSON

TIPO ROYAL OAK

TIPO BARHAM

TIPO RENOWN

TIPO HOOD

TIPO COURAGEOUS

TIPO CUMBERLAND

TIPO SOUTHAMPTON

ACORAZADOS

NELSON.— Llamados los acorazados de la "clase del cerezo" porque fueron limitados por el tratado de Wáshington, son los más feos barcos del mundo y los más difíciles de manejar. Cada uno costó $ 75.000.000. Llevan 9 cañones de 16 pulgadas, desplazan 34.000 toneladas, están fuertemente acorazados, y son muy marineros.

TIPO ROYAL Oake.— No tan marineros como los anteriores y con artillería más liviana. Estos son, sin embargo, potentísimas unidades. Desplazan 29.000 toneladas, tienen una tripulación de 1.100 hombres y están armados con 8 cañones de 15 pulgadas. Las torres de los cañones tienen paredes de acero de 13 pulgadas al frente, y de 11 en los costados. Costaron $ 25.000.00 cada uno.

TIPO BARHAM. — Algo más rápidos que los otros acorazados, son considerados como "los mejores acorazados que se han construído hasta la fecha". Tres de ellos tienen los característicos paseos de popa, y la mayoría llevan cuatro aeroplanos que se lanzan por medio de catapultas. El Malayo fué regalado al Imperio Británico por la Federación de Estados Malayos. Todos han sido completamente refaccionados desde la fecha de su construcción, en 1912.

CRUCEROS DE BATALLA

TIPO RENOWN.— Construidos [illegible] nados. Tienen planchas de acero de 9 pulgadas, y *hacen 31.5 nudos por* hora Tienen seis cañones de 15 pulgadas. Con el Hood, son los únicos capaces de alcanzar y hundir a los acorazados tipo Deutschland.

TIPO HOOD. — El barco de guerra más grande del mundo; desplaza 42.000 toneladas, tiene ocho cañones de 15 pulgadas y puede hacer 31 nudos por hora. Sus planchas de 12 pulgadas son sólo una pulgada más delgada que las del Queen Elizabeth. Su armamento pesa 13.800 toneladas, cerca de 1|3 del peso total. La marcha más económica es de 10 nudos por hora.

PORTAAVIONES

TIPO COURAGEOUS.— Salvo el Ark Royal y el Hermes, construídos hace 16 años, eran acorazados a los que se les agregó una cubierta de aterrizaje. Uno de ellos, el Argus, ya ha sido retirado del servicio. El Ark Royal desplaza 22.000 toneladas, tiene un largo de 270 *metros*, lleva 16 *cañones* de 4.5 pulgadas, seis cañones antiaéreos tipo *pom-pom* y 60 aeroplanos. Los otros son capaces de transportar sólo 30 aviones.

CRUCEROS PESADOS

TIPO CUMBERLAND. — Todos estos cruceros, *comprendidos* dentro de las 10.000 toneladas impuestas por el Tratado de Wáshington, son especiales para "pasear la bandera" y transportar tropas. Están poco protegidos pero son muy veloces (32 nudos). Están armados con cañones de 8 pulgadas.

CRUCEROS LIGEROS

TIPO SOUTHAMPTON — Los cruceros ligeros se caracterizan, no por su poco tonelaje, sino por su artillería de *menor* calibre. Estos pulgadas, desplazan 2100 toneladas, llevan doce cañones de 6 pulgadas en vez de los más poderosos de 8 y hacen 33 nudos. Fueron construídos como réplica a los cruceros japoneses tipo Mogami.

TIPO DELHI. — Estos cruceros *están casi todos en el límite de su* uso. Desplazan 5.000 toneladas, como término medio, hacen 30 nudos, y pueden convertirse en cruceros antiaéreos. Suele llamárseles "taxis", porque se han empleado para los viajes de altos personajes.

TIPO DELHI

TIPO AJAX

TIPO DIDO

TIPO AJAX. — Son los representantes de "la vuelta al buen sentido", después de la orgía de los cruceros de 10.000 toneladas, tipo London. Desplazan 7.000 toneladas.

TIPO DIDO — Estos cruceros ligeros tipo Dido, desplazan alrededor de 5.400 *toneladas y llevan* diez cañones de 5.2 pulgadas. Son la última palabra en cruceros ligeros, veloces y bien armados, apropiados para vigilar las rutas marítimas, para la formación de convoyes, y para "pasear la bandera" económicamente. Se encuentran casi terminados nueve cruceros ligeros de 8.000 *toneladas, armados con* cañones de 6 *pulgadas*. Parecidos al Southampton, llevarán los nombres de Fiji, Henya, Mauritius, Nigeria, Trinidad, Ceylan, Gambru, Jamaica y Uganda, todos nombres de posesiones británicas, Algunos de ellos entrarán muy pronto en acción.

CRUCEROS ANTIAEREOS

Algo completamente nuevo en materia de cruceros son estos dos viejos cruceros, de la clase Cardiff, el Coventry y el Carlew transformados en nidos ambulantes de cañones antiaéreos, 10 en total, No llevan cañones de otra clase. Pueden hacer 29 horas y desplazan un poco más de 4000 toneladas.

DESTROYERS

Enjambres de destroyers, 215 en total, hacen la tarea menos conocida de la guerra. Los ingleses mantienen el tonelaje de sus destroyers por debajo de las 2.000 toneladas. La mayor parte de ellos hacen 36 nudos. Los mejores son los de la clase Tribal. Inglaterra necesita muchos más destroyers de los que cuenta actualmente.

SUBMARINOS

Los submarinos británicos, 56 en total, son en su mayoría de de 1000 a 1.500 toneladas. Construídos pri- gran número de submarinos de menos de 1000 toneladas.

PATRULLEROS

Los que Inglaterra necesita son barcos pequeños y marineros para escoltar los barcos *mercantes y combatir a los submarinos*. Hay 75 barcos por este estilo. El Black Swan lleva 3 cañones antiaéreos de 4 pulgadas. Inglaterra construmeramente con el fin de proteger *la flota se hallan actualmente apos*tados en las salidas del Mar del Norte, a la espera de los submarinos y corsarios alemanes. La clase del Thames, cuya silueta publicamos, desplaza 1.850 toneladas y es capaz de hacer 22 nudos en la superficie y 10 *sumergido*. Hay un ye apresuradamente más barcos de este tipo.

BARCOS VARIOS

.. La marina Británica cuenta además con 208 barcos barre-minas pasa minas, cañoneros de río, buques escuela, barcos talleres, petroleros, barcos hospitales, remolcadores, barcos para abastecimiento, etcétera.

INGLATERRA TIENE LA FLOTA MAS GRANDE DEL MUNDO, PERO LOS BARCOS MAS PEQUEÑOS

El rol de la flota inglesa es muy distinto del de las flotas de cualquier otra nación. Las *otras flotas* deben defender un solo país, en tanto que a la escuadra inglesa le toca defender la mitad del mundo. Sus barcos *nunca* se hallarán lejos de sus bases, porque las bases inglesas están distribuídas en todo el *mundo*.

Inglaterra está obligada por eso a tener más unidades que cualquier otra nación, aunque esos barcos sean más pequeños que los barcos enemigos. Con el mismo gasto con que Estados Unidos *construyó* seis *Brooklyn* Inglaterra construye diez Southampton. Los ingleses construyeron el Nelson con $ 80.000.000 en tanto que los americanos gastaron cerca de $ 100.000.000 en el Colorado.

Los barcos ingleses han sido hechos para que pudieran tener cualquier rol y en cualquier lugar. El radio de acción de sus cruceros es de 5.000 millas, contra los 15.000.000 que tienen los americanos. Son muchos más lentos que los cruceros franceses e italianos, y están peor armados que éstos últimos. En general, cualquier buque británico sería inferior a otro análogo, si se encontraran aisladamente, pero el propósito de Inglaterra es de superar numéricamente a cualquier flota.

Presentamos una rápida visión de la flota británica, en el estado en que se encuentra actualmente.

La guerra sorprendió a la flota inglesa en una posición bastante poco afortunada. La política británica *consistió siempre* en hacer las cosas lo más económicamente posible, evitando de agobiar al pueblo con impuestos sólo para mantener una espléndida armada para muestra. Es por esto que, en época de calma, el Tesoro Británico relega a la flota a último término. La crisis italiana de 1935 despertó a los ingleses de un modo indudablemente bastante brusco, poniéndose a construir barcos a toda *marcha*. *Hoy en día se hallan en construcción* por lo menos cinco nuevos portaaviones, cientos de rápidos cruceros ligeros, y la *impresionante* cantidad de nueve acorazados, el *Prince of* Wales, el George V, ambos ya botados, el Duke of York, Beatty, Jellicoe, Lion y Temeraire, y dos más que recién se han empezado. Cinco de ellos son de 35.000 toneladas, 4 de 40.000, llevando respectivamente cañones de 14 y 16 pulgadas.

Alemania carece de una escuadra muy poderosa, pero e Deutschland, Almirante Scheer, Greisenau y Scharnhorot, hechos más bien para guerrillas, pueden alcanzar y hundir cualquier barco inglés o francés, con excepción del Hood, el Repulse, el Renown, el Dunkerke y el Strasbourg. Los dos últimos se han puesto ya a la caza de los corsarios alemanes.

Los ingleses han perdido, como era de esperar, dos barcos importantes, siempre víctimas de su complaciente y característica falta de cuidado, y es muy probable que aún pierdan algunos más. En la pasada guerra perdieron 246 barcos principales y 815 auxiliares, y no obstante terminaron con más barcos de los que tenían al empezar la lucha. Se dice que han perfeccionado un nuevo método de detección de submarinos en los laboratorios de investigación de Portland. Suponiendo que no se trate del hidrófono, habrá que ver si él es capaz de detener la campaña submarina.

El Almirantazgo inglés confía en que la flota podrá resistir los ataques aéreos y las luchas en que aún no se ha visto empeñada. Lenta como siempre, Inglaterra ha colocado con toda parsimonia defensas y cañones antiaéreos en sus naves. Pero de cualquier modo, la flota inglesa está suficientemente preparada como para soportar las exigencias de esta guerra.